

Flyskrekkens årsaker og konsekvenser i et sosiologisk perspektiv

Hovedoppgave i sosiologi

Øystein Kramer-Johansen

Høsten 2002

cand.polit 1992

Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo

Forord

Oppgaven er ferdigskrevet, det kjennes bokstavelig talt som å slippe et barn ut på egne vinger. Det har vært en lang, og ofte krevende, prosess. Imidlertid har det stort sett vært mest moro. Ikke minst innebærer å skrive en hovedoppgave mye frihet, noe som kjennes godt.

Jeg har mange å takke for at jeg er der jeg er i dag:

Først: Veilederen min, Regi Th. Enerstvedt, for tålmodighet, undrende spørsmål og kløktige innspill, og for å tro på et prosjekt og temavalg noe utenom det vanlig. Å ha en veileder som har tid er et gode. Takk, Regi!

Biveileder Arvid Fennefoss skal ha en stor takk for konstruktiv kritikk mot slutten av prosessen.

Solveig Grenness og Per Arne Thrygg skal ha mange slags takk for flytips. Uten deltakerne på ”På vei til flyglede”-kurset og alle modige informanter ville det ikke blitt noen oppgave, og en spesiell takk rettes til informantene Sara og Hanne for deres interesse for oppgaven. Takk til foreldre og bror for å ha hørt om oppgaven i litt over ett år.

Ellers takk til:

- * Dag Album for god tilbakemelding på oppgaven til påbygningskurset.
- * Tina Rebecca Hov Gylthe, Sten Morten Henningsmoen og Torbjørn Barslett for fiffige datatips.
- * Ingrid Kristina Reitan for ØL-kveldene.
- * Erik Carlquist for litteraturtips innen psykologi.
- * Tone Kjersti Opdahl for streifkvelder.
- * Marte Lie for sin interesse for oppgaven og muntre kommentarer (”Kramer! Nå må du snart bli ferdig med oppgaven slik at jeg kjenner en sosiolog!”).
- * Anne Kristine Kavli, Anne Lise Jørgensen, Melinda Eliassen og Kaya Sverre for kreative innspill.
- * Norsk Gallup for lån av utstyr.
- * Hovedfagsoppgavekollokvien (Jan-Egil Aakernes, Tonje Sti, Karen Kvam og Line Lillebuen) for fruktbare timer.
- * Signe Sandvig (korrektur), Camilla Egeland (substans) og Camilla Louise Arveschoug (korrektur og substans) for gjennomlesning av oppgaven. Sistnevnte skal også takkes for mange gode råd i den hektiske innspurten.
- * Alle på Pauserommet fortjener en takk. Her utøves mye god sosiologi!

Takk alle sammen!

Blindern 22.august 2002

Øystein Kramer-Johansen

Sammendrag:

I denne hovedoppgaven er temaet flyskrekk. I det moderne samfunnet har flyet fått en sentral plass i menneskets bevegelsesmønster. Både i jobbsammenheng og i privatlivet kan mennesker ha behov for å fly. Det er en gjengs oppfatning at flyreiser er en sikker måte å forflytte seg på sammenliknet med reisemåter som bil, tog og båt. Imidlertid er det en del mennesker som frykter å fly. Flyskrekk som fenomen har vært kjent i årtier, men det er særlig i de senere år det har vært fokusert på problemet. Flere aktører arrangerer kurs for å hjelpe folk med problemet, og en rekke kjente personer har fortalt at de lider av flyskrekk. Flyskrekk kan sies å ha en rekke uheldige konsekvenser for den som rammes: Det kan bli et problem å reise på ferie med familie og venner, og også i jobbsammenheng kan reiser oppleves som vanskelig dersom det legges opp til flyreiser. Oppgavens ene mål har vært å beskrive hvordan flyredde ser på årsaker til at de har, eller har hatt, flyskrekk, og hvordan de opplever konsekvensene. Jeg har brukt sosiologiske teorier for å belyse disse opplevelsene.

Problemstillingen var:

Hva er flyskrekk, slik de flyredde selv opplever den?

For å belyse denne opererte jeg med to underspørsmål:

- a) Hva opplever de flyredde er årsakene til flyskrekk?
- b) Hvilke konsekvenser kan skrekken ha for de flyredde?

Oppgavens analyse bygger på kvalitative intervjuer med seks kvinner og tre menn i alderen 19 til 47 år, som har det til felles at de har deltatt på Via Flyspesialistens kurs "På vei til flyglede". Dette er et kurs som har som formål å få folk til å våge å fly, eller til å fly med større glede enn tidligere. I tillegg til dette har jeg kort vurdert hvordan media skriver om flyskrekk, og jeg har hatt korte samtaler med en flyvertinne, en flykaptein og pressetalskvinne i SAS, Siv Meisingseth. Endelig har jeg også foretatt et "ikke-intendert feltarbeid", ettersom jeg selv har deltatt på et slikt kurs. Jeg har støttet meg på flere teorier i oppgaven. Jeg har benyttet Giddens' teori om tillit, abstrakte systemer og ontologisk sikkerhet for å belyse informantenes oppfatninger av årsakene til deres flyskrekk. I tillegg til dette belyses årsakene også ved hjelp av Becks begrep om risiko, virksomhetsteoriens begrep "livstruende virksomhet" og ved å se på medias vinkling av flyskrekk. Drøftingen viste at disse teoriene kan være gunstige for å belyse hvorfor informantene føler seg redde når de skal fly. Når det gjelder konsekvensene informantene har hatt av flyskrekk, benyttet jeg stemplingsteori og en modell utviklet av Dag Album for å belyse pasienter med hjerteinfarkt. Flere av informantene har følt seg stigmatisert fordi de ikke har villet fly, og gjort det de har kunnet for å unngå flyreiser. Rent praktisk har også flyskrekken ført til problemer og vanskeligheter. Dette gjelder både privat og i yrkeslivet.

Oppgaven viser at det kan være en rekke årsaker til flyskrekk og skrekken kan ytre seg på høyst ulikt vis. Flyskrekk kan dermed ikke sies å være *ett* fenomen. Hva konsekvenser angår, har alle opplevd flyskrekken som mer eller mindre hemmende for livsutfoldelsen. Problemene har vært ulike, noe som også skyldes informantenes livssituasjon, ønsker om å fly og arbeidssituasjon. Et problem flere har opplevd har vært andres reaksjoner, flyskrekk fører altså til at mange blir stigmatisert.

Innhold

1. Innledning	1
1.1 Introduksjon	1
1.2 Problemstilling og noen innledende tanker	2
1.3 Gangen i oppgaven	3
1.4 Mulige innfallsvinkler som kunne vært benyttet	3
2. Metode	6
2.1 Innledning.....	6
2.2 Metodene jeg benyttet	6
2.3 Om kurset og min rolle på det	9
2.4 Nærhet og distanse	10
2.5 Fordeler og ulemper ved min nærhet til informanter og felt; drøftet med forskningsprosessen som bakteppe	11
2.6 Intervjuene - undervegs og etterpå	15
2.7 Reliabilitet, validitet og generalisering.....	17
2.8 Kort om etikk	19
2.9 Oppsummering	19
3. Flyet	22
3.1 Innledning.....	22
3.2 Flyets teknologiske utvikling	22
3.3 Statistikk om flyreiser	24
3.4 Flyulykker; mange eller få?	24
3.5 Oppsummering	25
4. Tidligere forskning.....	26
4.1 Innledning.....	26
4.2 Særegne teorier om flyskrekk.....	26
4.3 Forskning som ikke er relatert til flyskrekk, men som kan belyse fenomenet.....	29
4.4 Oppsummering	31
5. Teori.....	33
5.1 Innledning.....	33
5.2 Årsaker til flyskrekk.....	33
5.3 Flyskrekkens konsekvenser	42
5.4 Oppsummering	45
6. Presentasjon av informantene	47

6.1 Biografiene - informantene i korte trekk	47
7. Flyskrekkens ytring	49
7.1 Innledning.....	49
7.2 Opplevelser som sier noe om årsaker	49
7.3 Opplevelser som sier noe om konsekvenser	49
8. Forståelsen av årsaker tolket i lys av teori	57
8.1 Innledning.....	57
8.2 Psykologiske teorier	57
8.3 Sosiologiske teorier	63
8.4 Kort om to typer flyredde	72
8.5 Oppsummering	73
9. Forståelsen av konsekvenser tolket i lys av teori	75
9.1 Innledning.....	75
9.2 Stigma - om vurderingen av de flyredde	75
9.3 Albums typologi anvendt på mine flyredde informanter.....	90
9.4 Oppsummering	93
10. Konklusjon og forslag til videre forskning.....	95
Litteratur	98
Appendix 1 Minnearbeid.....	105
Min historie	105
Appendix 2 Intervjuguide	108
Appendix 3 Brev til kursdeltakere	112
Appendix 4 Erklæring	114

1. Innledning

1.1 Introduksjon

I dette kapitlet tas oppgavens intensjon og problemstilling opp. Videre skisserer jeg gangen i den, før jeg sier noe om alternative måter å utføre en undersøkelse om flyskrekk på. Oppgaven fokuserer på fenomenet flyskrekk, hovedsakelig slik de flyredde selv opplever dette. Det kan spørres om ikke flyskrekk er et tema som hører inn under psykologifaget, med dets forklaringer på hvorfor folk er redde for å fly, og hvordan de kan mestre sin flyskrekk gjennom for eksempel terapi eller medikamenter. Og selvsagt er psykologer opptatt av flyskrekk. Grenness (1984) har for eksempel skrevet hovedoppgave om temaet. Men temaet flyskrekk kan også behandles sosiologisk, både hvordan flyskrekken arter seg og hvordan de flyredde ser på seg selv og skrekken er av interesse. For mange er det et problem at de ikke våger å fly. I hverdagen kan flyskrekk fortone seg som et perifert luksusproblem, med tanke på de mange muligheter for bevegelse det moderne samfunn tilbyr. Jeg tenker her på bilisme, togreiser og båtreiser.¹ Imidlertid kan flyskrekk betraktes som et stort problem, dersom konsekvensene ved den tas med i betraktningen. En person med flyskrekk kan få begrenset sin aksjonsradius betraktelig dersom vedkommende enten flyr sjelden eller ikke flyr i det hele tatt. En slik innskrenket mobilitet vil for eksempel kunne medføre vansker i arbeidslivet, ettersom kursvirksomhet og kundekontakt vil kunne innebære hyppige flyreiser. Likeledes vil individet kunne føle det problematisk i interaksjon med sine nærmeste. De senere tiårene er feriereiser med fly blitt relativt vanlig. Dersom et medlem i en familie, en person i studiegjengingen eller i venneflokken ikke makter å være med på en ferie eller studietur, vil det kunne isolere vedkommende i større eller mindre grad. I de senere årene har flere av de kjente flyselskapene arrangert kurs, der målet er å lære flyredde enkle metoder de kan benytte for å mestre, eventuelt bli kvitt, sin flyskrekk. Videre fokuseres det på disse kursene på innsikt i hvordan et fly kan fly. De to store flyselskapene i Norge, Braathens og SAS, startet denne typen kurs midt på 80-tallet, og med jevne mellomrom bringer media reportasjer om folk som har ”lært” seg å fly etter å ha deltatt på kurs. I det siste året har flyskrekk, og disse kursene, fått en viss omtale ettersom kronprinsesse Mette-Marit har preget nyhetsbildet. Hennes redsel for å fly er behørig omtalt i norske medier. Også andre kjente mennesker har eller har hatt vansker med å fly, noe som kan ha hatt konsekvenser for deres karriere og privatliv. Lillestrøms fotballspiller Tom Lund gikk for eksempel glipp av flere landskamper fordi han ikke ville fly. Fotballklubben Arsenal fikk en betydelig ekstraavgift da den måtte kjøpe inn en ekstra spiller fordi Dennis Bergkamp ikke maktet å fly. Den verdenskjente bokseren Muhammed Ali² sa en gang at det han var mest redd for, var å fly. Stuntmannen Evel Kniev hadde en dramatisk karriere, der han ble sydd og tapet sammen en rekke ganger; men benyttet alltid bil fra kyst til kyst i USA (Yaffé 1988:16-17). Vinteren 2001 kunne vi lese om hvordan den kjente regissøren Lars von Triers flyskrekk fikk konsekvenser for innspillingen av filmen ”Dogville”. Filmen handler om USA, men innspillingen ble lagt til svenske Trollhättan på grunn av von Triers flyskrekk. Dagbladet skriver at von Trier gjerne ville vite hvordan det er i USA, men at:

¹ Det er særlig de to førstnevnte som kan sies å være produkter av det moderne samfunn. Båtreiser er intet nytt fenomen, men reisetiden med båt er kortere enn i tidligere tider.

² Opprinnelig Cassius Clay.

”(...) dette er det nærmeste han kommer, for von Trier har flyskrekk. Det er derfor verdens kanskje hotteste stjerne og ungkarsskvinne, Nicole Kidman, ikke befinner seg i Hollywood denne særdeles grå og blaute kvelden i januar. Men i en gammel SAAB-fabrikk i Trollhättan (...)” (Dagbladet 31.01.2002).

Som nevnt har kronprinsessens flyskrekk ført til mye omtale i pressen, men også ulykker og andre hendelser de siste årene har satt fokus på flysikkerhet og flyskrekk.³

1.2 Problemstilling og noen innledende tanker

Intensjonen med hovedoppgaven min er å beskrive de flyreddes opplevelser og fortolke disse opplevelsene i lys av sosiologisk teori. Jeg har intervjuet ni flyredde personer.

Oppgavens hovedproblemstilling er:

Hva er flyskrekk slik de flyredde selv opplever den?

For å belyse denne problemstillingen er det nødvendig å reise, og besvare, disse hovedspørsmålene:

a) Hva opplever de flyredde er årsakene til flyskrekk?

b) Hvilke konsekvenser kan skrekken ha for de flyredde?

Jeg ville neppe funnet på å skrive om flyskrekk dersom jeg selv ikke har vært plaget av dette problemet. Selv om media har vært ekstra opptatt av flyskrekk og flysikkerhet det siste året, tror jeg ikke jeg ville tenkt i de baner uten selv å ha kjent ubehaget ved å fly. Oppgavens ide og tema springer ut fra og er forankret i egne opplevelser. Ønsket har vært å studere flyskrekk utfra den flyreddes eget perspektiv. Videre har jeg villet fokusere noe på hvordan flyskrekk betraktes av media og av personer som innehar ulike roller innenfor flybransjen. Oppgavens hovedintensjon har vært å se hvordan folk med flyskrekk selv oppfatter skrekken, hvordan den kan påvirke deres liv og hvordan de føler at andre betrakter dem. Undervegs i arbeidet med oppgaven ble det mer og mer klart at flyskrekk ikke kan sies å være *ett* fenomen, men flere. Dette er imidlertid mer for et funn å regne, og ingen opprinnelig problemstilling. Selv om det i oppgaven vises til tall som sier noe om problemets utbredelse, er min primære metode det kvalitative forskningsintervju. Videre har jeg benyttet meg av min egen nærhet til temaet jeg behandler. Jeg har selv hatt flyskrekk av en slik karakter at jeg i flere år unnlot å fly. De følelser, erfaringer og minner jeg har i denne forbindelse har jeg blant annet skrevet om i et minnearbeid⁴ tidligere. Dette ble gjort til en teorispesialiseringsoppgave på hovedfag (Kramer-Johansen 2000). Etter dette minnearbeidet ble skrevet, deltok jeg på et kurs som gjorde at jeg i dag regner min flyskrekk som tilnærmet borte. Også erfaringer fra dette kurset benyttes som en kilde i oppgaven, likeledes visse sitater og

³ Mens jeg vurderte tema for oppgaven og tok diverse hovedfagskurs, styrtet et Concorde-fly fra Air France i bakken bare et par minutter etter avgang fra Charles de Gaulle i Paris. Da jeg hadde begynt skriveprosessen, satt hele verden ”ringside” under terrorangrepet på USA. Ikke mange timene etter dette ble det snakket om flyskrekk i media. Kort tid etter dette mistet over 100 mennesker livet da et SAS-fly, som skulle ta av, kjørte inn i en lagerbygning på Linate-flyplassen i Milano og tok fyr.

⁴ Den interesserte leser kan finne minnearbeidet, i en utvidet og redigert versjon som Appendix 1 i denne oppgaven.

kommentarer fra de øvrige deltakerne.⁵ En annen kilde er foreliggende litteratur og undersøkelser rundt flyskrekk som problem.

Fenomenet flyskrekk er sosiologisk interessant da det å reise må kunne sies å være viktig i vårt samfunn. Media er opptatt av reise, reiser i jobbsammenheng og med familie og venner er vanlig. For dem som ikke er i stand til å gjennomføre en flyreise, kan dette påvirke livskvaliteten og forholdet til omgivelsene på en negativ måte.

1.3 Gangen i oppgaven

I kapittel 2 beskrives og drøftes ulike metodologiske aspekter ved oppgaven og arbeidet med den. Min egen rolle som forsker, trolig preget av min egen flyskrekk, vies også oppmerksomhet.

Kapittel 3 er et tilnærmet rent faktakapittel om flybransjen. For bedre å forstå hvordan den fungerer har jeg blant annet valgt å si noe om hvordan flygere utdannes, noe om den teknologiske utviklingen fra de første flyene til i dag, samt en presentasjon av tall som sier noe om sikkerheten ved å fly.

I kapittel 4 presenteres tidligere forskning på feltet. Denne presentasjonen er todelt, idet jeg sier noe om forskning både om flyskrekk spesifikt, men også om annen forskning som kan relateres til mitt tema. Den sistnevnte typen forskning kan igjen deles i to, nemlig forskning som kan si noe om henholdsvis årsaker til, og konsekvenser av flyskrekk.

Kapittel 5 er teorikapitlet, der jeg redegjør for og drøfter de teorier som ligger til grunn for oppgaven. Også dette kapitlet er delt etter det nevnte skillet mellom årsaker og konsekvenser.

I kapittel 6 presenteres mitt empiriske materiale, som er kvalitative intervjuer med ni informanter. Hovedkriteriet for utvelgelsen av disse er at de har deltatt på VIA Flyspesialistens kurs “På vei til flyglede”.

I kapittel 7 sier jeg noe om hvordan flyskrekken kan ytre seg. Dette gjøres ved å vise til noen eksempler på hva informantene har sagt om flyskrekken sin. Her skilles det også mellom årsaker og konsekvenser.

I kapittel 8 drøftes informantenes opplevelse av årsakene til deres flyskrekk i lys av ulike teorier.

Kapittel 9 består i en drøfting av hvordan informantene ser på konsekvensene ved flyskrekken. Dette belyses også av teori.

I det avsluttende kapittel 10 trekker jeg noen konklusjoner, før jeg sier noe om muligheter for videre forskning rundt fenomenet flyskrekk.

1.4 Mulige innfallsvinkler som kunne vært benyttet

Det er flere mulige måter å nærme seg min problemstilling på. Av hensyn til tiden og plassen som står til rådighet, har jeg valgt å fokusere på noen forhold ved flyskrekk. Jeg vil her si noe om andre vinklinger som kunne vært valgt:

⁵ Da jeg deltok på kurset hadde jeg ikke tatt noen endelig avgjørelse med hensyn til tema for min hovedoppgave. Jeg kunne derfor ikke spørre deltakere om jeg kunne bruke fortellinger de kom med som kilde, men har i etterkant av kurset fått tillatelser fra de personene som er sitert i oppgaven.

En kvantitativ spørreundersøkelse for å kartlegge folks oppfatninger av årsaker til og konsekvenser av flyskrekk kunne vært gjennomført. Imidlertid falt valget på en kvalitativ tilnærming, for å gå mer i dybden på informantene. Også når det gjelder teoretisk vinkling er det flere muligheter. Å drøfte om det er fruktbart å fokusere på flyskrekk som en sykdom, eller om det er et fenomen som må behandles på annet vis enn sykdommer, kunne vært spennende. En annen løsning kunne være å benytte seg av WHO-begrepene⁶ uttrykt i termene "impairment", "disability" og "handicap". Disse begrepene innebærer henholdsvis en skade, en aktivitetsreduksjon og en ulempe som hindrer individet i fullt ut å utøve sin rolle. For den flyredde vil det å være redd for å fly grunnet frykt for sine egne psykiske eller fysiske reaksjoner, kunne karakteriseres som impairment. Å unngå flyturer må kunne kalles en aktivitetsreduksjon, og således kan dette betegnes som disability. En person som ikke makter å fly med familie eller i jobben, kan få vansker med å fylle rollen som forelder eller ansatt, og flyskrekken vil da kunne sies å være et handicap (Enerstvedt 1995:32-33). WHO har senere endret noe på denne terminologien og teorien som ligger til grunn for den.

Noe som kunne være interessant ville være å foreta en sammenliknende studie mellom kulturer når det gjelder flyskrekk. I deler av verden er det mennesker som aldri har fløyet og som neppe kommer til å gjøre det. For dem må vi anta at flyskrekk ikke er noe problem på samme vis som noen av deres problemer ikke eksisterer i vår del av verden.

Det kunne også være en mulighet å se på hvordan forholdet mellom de ansatte og passasjerene kan virke inn på sistnevntes velvære. Jeg ser i oppgaven på begrepet tillit, og Hochschild (1983) beskriver hvordan flyvertinner kan ha en positiv innvirkning på de redde. Antakelsen vil være at flyselskapet ønsker at kundene skal komme tilbake, og at det er viktig at passasjerene føler seg komfortable i flyet når det er i luften. Å fly er noe de fleste gjør relativt sjelden, og flyvertinnene vil som regel føle seg mer komfortable om bord i et fly enn passasjerene. For å få de reisende til å trives kan selskapene sette inn ulike tiltak, og ha ulike måter å behandle kundene på. Hochschild hevder at hele kabinatmosfæren seksualiseres ved at selskapene vil at menn skal trives i flyet. De fleste passasjerer som flyr i forbindelse med forretningsreiser er menn, og disse er kunder som er viktige for selskapet. Dersom mennesker som er redde for å fly opplever en mild seksuell spenning vil de slappe av, og deres tanker vil ikke dreie seg så mye om det å fly (Hochschild 1983: 93-94).⁷

I oppgaven fokuseres det i en viss grad på hvilke bilder personer i ulike roller har av flyskrekk. På samme vis har jeg sett på medias vinkling av flyskrekk. Når det gjelder disse versjonene av flyskrekk er det noe som er av sekundær art i oppgaven. Dette er ikke noe som er vektlagt. Dermed er det ikke sagt at dette ikke er av interesse. Tvertimot kunne en videreutvikling av disse versjonene være av interesse, og på samme vis som nevnt i dette avsnittet, kunne dette være et mulig tema for videre forskning.

Når det gjelder forskjeller mellom kvinner og menn har jeg ikke ønsket å fokusere på dette. Jeg har vært mer interessert i selve flyskrekken. Imidlertid kan det å studere eventuelle forskjeller mellom kjønnene være interessant, for eksempel kan vi anta at det er lettere for kvinner å innrømme at de har flyskrekk, utfra en generell antakelse om at kvinner er flinkere til å snakke om følelser enn menn.

⁶ WHO: Verdens Helseorganisasjon.

⁷ Boken er som nevnt fra 1983 og en kan anta at det er en noe høyere andel kvinner som flyr forretningsreiser i dag.

Jeg har brukt Giddens og Becks teorier om det moderne samfunn og forsøkt å se flyskrekk i lys av begreper om tillit og risiko. Her kunne også Luhmanns teorier vært benyttet, men av plasshensyn falt valget på Giddens og Beck.

2. Metode

2.1 Innledning

I dette kapitlet vil jeg si noe om hvilke metoder som er benyttet i oppgaven. Videre drøftes ulike aspekter ved disse metodene. Ettersom jeg selv har hatt flyskrekk og deltatt på et kurs for å redusere eller bli kvitt den, presenterer jeg kort dette kurset. I forlengelsen av dette sies noe om forholdet mellom nærhet og distanse, før jeg drøfter hvordan min nærhet kan ha virket inn på undersøkelsen. I de siste avsnittene av kapitlet forteller jeg noe om hvordan jeg opplevde intervjuene, og reflekterer over mitt eget arbeids reliabilitet, validitet, hvilke muligheter det gir for generalisering og noen etiske sider ved arbeidet med oppgaven.

Materialet til grunn for denne oppgaven er i hovedsak ni dybdeintervjuer med personer som har gått på såkalt flyskrekkurs. I tillegg trekkes det veksler på min deltakelse på tilsvarende kurs, foreliggende materiale og samtaler med en flyvertinne, en flykaptein og pressetalskvinne Siv Meisingseth i SAS.⁸

2.2 Metodene jeg benyttet

I det følgende sies det kort noe om hvilke metoder jeg benyttet. Jeg anser det viktigere å redegjøre for utfordringene jeg møtte. Metodevalgene som ble foretatt, ble gjort utfra ambisjonen om både å beskrive hvordan det er å ha flyskrekk og fortolke informantenes opplevelser ved hjelp av sosiologisk teori.

Intervju

Jeg gjorde kvalitative forskningsintervju som var delvis ustrukturerte. Målet var at de skulle fungere som noe tilnærmet dagligdagse samtaler, men med faglig karakter (Kvale 1997:21). Ifølge Thagaard (1998:79) gir et intervju spesielt gode muligheter til å forstå hvordan folk tenker, føler og opplever ulike begivenheter. Ønsket var at alle intervjuene skulle dekke visse tematiske bolker, samtidig som jeg hadde som målsetting at det var den enkeltes fortelling som skulle vektlegges. Det er vanlig å gjennomføre såkalte pilotintervjuer før en undersøkelse starter (Thagaard 1998:82), og jeg bestemte meg for å intervju noen for å teste om spørsmålene i guiden fungerte som intendert. Jeg var svært heldig i så måte: En kvinnelig hovedfagsstudent sa seg villig til å bli intervjuet.⁹ Hun deltok på det samme flyskrekurset året før meg, og hadde dermed meget godt grunnlag for å kommentere intervjuet, både som sosiologistudent og tidligere kursdeltaker. Etter prøveintervjuet ble enkelte spørsmål endret noe etter å ha diskutert erfaringene mine med hovedveileder og medstudenter. Intervjuguiden¹⁰ ble endret noe undervegs. Jeg endret litt på rekkefølgen av noen spørsmål. Videre fikk informantene avslutningsvis spørsmål om de syntes jeg burde legge til eller fjerne noen spørsmål. Britt, den tredje som ble intervjuet, mente jeg burde spørre mer eksplisitt om hvordan informanten har opplevd tiden forut for en flyreise, eller på reisemålet. Hun nevnte at tiden før flyreisen blir svært slitsom fordi det tenkes på den forestående turen,

⁸ Jeg ønsket også å snakke med en som arbeider med økonomi i SAS, men det lot seg ikke gjøre da den eneste som kunne svare på spørsmålene ikke fant tid til å gjøre dette.

⁹ Dette pilotintervjuet benyttes ikke som materiale i oppgaven.

¹⁰ Se appendix 2.

og at tiden hjemmefra er like tøff, fordi en ny flytur venter. Informantene hadde delvis vært inne på dette i de første intervjuene, men jeg fant det naturlig å innlemme et slikt spørsmål i guiden min. Det viste seg da også at flere av de resterende informantene hadde samme erfaringer som Britt.

Jeg har i liten grad kommentert guidens enkelte spørsmål i oppgaven og henviser til appendix 2 for dem som ønsker å se hvilke spørsmål jeg stilte informantene. Ettersom jeg er interessert i de kvalitative sider ved deres flyskrekk, har jeg også i liten utstrekning kommentert hvor mange som har svart dette eller hint på spørsmålene.

Minnearbeid

Minnearbeid som metode er utviklet av Frigga Haug, i spenn med en gruppe kvinner. Her tas det utgangspunkt i seg selv, og sin egen kroppserfaring (Haldar 1998:25), og skriver på et vis ”stories of the body” (Haug 1987:30). Et minnearbeid er kun mulig dersom subjekt og objekt for forskningen er én og samme person (Haug 1987:35). Her benyttes personens egen hukommelse og med denne belyses således enkelte emner i en kollektiv sammenheng. Formålet med dette er å forske på forhold som tas for gitt, ”det naturlige” blir problematisert (Widerberg 1989:54). Widerberg argumenterer for å se på minnearbeid som en mulig innfallsvinkel for å forstå et fenomen, men at det ikke er nødvendig å benytte det slavisk, som en rigid metode. Hun mener for eksempel at det ikke nødvendigvis bør være flere om analysen av et minnearbeid (Widerberg 1995), noe Haug mener det bør være (Haug 1987:36). At forskeren er tema for sin forskning er en relativt ny retning innenfor samfunnsvitenskapelig metode. I kontrast står den positivistiske metode, der hovedtanken er at forskeren ikke involveres som en del av temaet for forskningen. Imidlertid mener mange at forskerens kunnskap om temaet er av vesentlig betydning for kunnskapen som blir resultatet av forskningen. Etter at det ble utviklet rasjonelle og strukturerte disipliner innenfor akademien, har på et vis det vi kaller vitenskap og erfaringer fra hverdagslivet skilt lag. I tradisjonell vitenskap har det vært et skille mellom hvilke erfaringer som kan benytte i forskning: Det kan trekke veksler på andres erfaringer, mens egne skal holdes unna forskningsprosessen (Widerberg 1989:58-59). Skillet mellom vitenskap og hverdagserfaringer blir utfordret av forskere som benytter seg av minnearbeid.

Mine egne minner, skrevet ned i tiden rundt flykurset har i en viss grad vært med på å hjelpe meg med å lage intervjuguiden min. Jeg brukte egne erfaringer som utgangspunkt for de spørsmålene jeg har ønsket å stille mine informanter. Det er viktig å poengtere at dette var et utgangspunkt. I tillegg ble forhold de øvrige kursdeltakerne nevnte de var redde for, eller hvordan flyskrekken hadde påvirket deres liv, trukket inn. Videre har jeg hatt hjelp av foreliggende kilder, skriftlige og en videokassett (Grenness og Thrygg 1994) i mitt arbeid med å komponere guiden min.

Feltarbeid

Cato Wadel definerer et feltarbeid slik:

“Enkelt sagt innebærer feltarbeid at forskere oppholder seg blant de folk de vil studere i deres naturlige omgivelser. En prøver å observere direkte den samhandling som finner sted mellom folk, og en prøver selv å delta i så mye av denne samhandlingen som overhodet mulig.” (Wadel 1991:9).

Jeg har foretatt et lite feltarbeid, ettersom jeg benytter meg noe av det jeg opplevde på flykurset. Dette var en form for ikke-planlagt observasjon, som foregikk over to helger. Jeg gjorde ingen feltnotater, delvis fordi jeg ikke ville rukkit det kombinert med å være deltaker på kurset. Videre ville jeg funnet det uetisk, både utfra et generelt metodologisk synspunkt, og fordi vi alle var enige om at det hvilte en streng taushetsplikt på oss som kursdeltakere. Imidlertid reflekterte jeg undervegs, og ikke minst i ettertid, over situasjoner som oppstod, og

over det de andre sa. Jeg var del av et miljø, hvis individer senere ble gjenstand for min forskning. I noen tilfeller benyttet jeg hukommelsen min under intervjuene, og spurte informantene om forhold de kom inn på under kurset, men som de ikke nevnte da jeg intervjuet dem. Jeg har også benyttet andre fortellinger, eller anekdoter, fra kurset.¹¹

Innledende samtaler og avisanalyse

For å se flyskrekk som fenomen fra ulike sider valgte jeg også å snakke kort med noen personer som representerer roller som ofte er i kontakt med flyredde mennesker og å se på hvordan flyskrekk presenteres i aviser. Fremgangsmåten blir skissert i de kommende avsnitt.

Innledende samtaler

Jeg ville altså snakke kort med noen som flyskrekk kan tenkes å bety noe for. Disse personene representerer rollene en flyvertinne, en flykaptein og en pressetalskvinne.¹² Samtalene er ikke spesielt lange, og de ble ikke gjennomført ansikt til ansikt. De to førstnevnte ble intervjuet over telefon. Jeg noterte for hånd det de sa under samtalen. Pressetalskvinne Meisingseth ble intervjuet per mail. Både flyvertinnen og kapteinen har sluttet i aktiv tjeneste, men de er kursledere på flykurset informantene har gått på. Grunnen til at jeg valgte å intervju dem til tross for at de ikke arbeider i de rollene de er representanter for, er todelt. For det første kjenner jeg litt til dem, gjennom min deltakelse på deres kurs. Slik sett var det meget enkelt for meg å komme i kontakt med dem. Den andre faktoren som teller inn, er at de jobbet i bransjen inntil for få år siden, og at de på kurset fremstod som svært reflekterte og interesserte i flyreddes skjebner. Jeg vurderte derfor disse faktorene opp mot det å snakke med noen som er i aktiv tjeneste nå, og fant at det kunne forsvares å velge dem.

Avisanalyse

Min vurdering av flyskrekkenes plass i media gjør jeg ved å se på hva, hvordan og hvor mye som skrives om temaet i noen utvalgte aviser. For å begrense omfanget av avisartikler valgte jeg å konsentrere meg om avisene Aftenposten,¹³ Dagbladet og Dagens Næringsliv. Begrunnelsen for å velge nettopp disse avisene, var at jeg fikk en viss bredde hva type avis angår. De tre avisene representerer henholdsvis en tradisjonell abonnementsavis, en løssalgavis og en mer spesialisert avis. En gjengs oppfatning er at Aftenposten er en tyngre og mer seriøs avis enn Dagbladet. Det er derfor jeg valgte begge disse. Dagens Næringsliv ble valgt fordi jeg antar denne vil fokusere mer på økonomiske konsekvenser av flyskrekk, enn de rent følelsesmessige og praktiske konsekvensene skrekken kan føre til. En annen mulighet kunne ha vært å vurdere hvordan media skriver om flyulykker, eksempelvis hvilke ord de bruker, eller hvilke vinklinger de har på ulykker. I en slik analyse ville det være interessant å fokusere på om bruk av ord og bilder kunne ha noe å si for hvordan det skapes et bilde av flyulykker, og konsekvensene av ulykkene. Et annet søkeord kunne da for eksempel vært ordet ”flyulykker”. Grunnen til at jeg valgte å se på avisers dekning av flyskrekk, og ikke hvordan andre medier, som TV eller radio ser på fenomenet, er at det er langt enklere å få fatt i artikler fra aviser, enn opptak av programmer i radio og TV,

¹¹ I disse tilfellene kontaktet jeg den som sa det for å få tillatelse til å bruke anekdotene.

¹² Når jeg refererer til “informantene” sikter jeg kun til de ni kursdeltakerne, og ikke til disse tre, som jeg omtaler som “flyvertinnen”, “kapteinen” og “pressetalskvinnen”, eller ved navn.

¹³ Både morgen- og kveldsutgaven.

dersom programmene da ikke er tatt opp på bånd. Videre har jeg benyttet kun aviser, av plasshensyn. Dersom jeg skulle behandle flere medier kunne dette blitt en egen oppgave.

Jeg gjorde et søk i A-tekst¹⁴ og konsentrerte meg om perioden fra og med 13.03.2001 til og med 13.03.2002.¹⁵ Ettersom denne vinklingen av medias opptatthet av flyskrekk ikke er noen hoveddel i oppgaven, vurderte jeg å begrense søket til noen få måneder. Imidlertid ønsket jeg å ha med artikler både før og etter terrorangrepet i USA 11.09.2001, og jeg valgt derfor å søke etter artikler fra det siste året. Totalt fikk jeg 76 treff på ordet ”flyskrekk”.¹⁶ Hovedsaken er ikke å redegjøre for forskjeller mellom disse avisene i deres dekning av flyskrekk, men snarere å si noe generelt om hvordan fenomenet flyskrekk blir presentert av noen utvalgte norske aviser.

Etter søket gikk jeg igjennom artiklene, for å se i hvilken grad den enkelte artikkel var av interesse. Noen ble raskt luket ut, i hovedsak artikler der det kun blir *nevnt* at en person har flyskrekk. Her dreide det seg stort sett om kjente personer. I flere artikler nevnes det i en bisetning at vedkommende har flyskrekk, og det står intet mer om skrekken deres. I slike tilfeller registrerte jeg bare for meg selv at vedkommende misliker å fly. Noen av disse menneskene har jeg referert til i forbindelse med drøftingen av *de egne*, det vil si personer med samme stigma som kan være til hjelp for stigmatiserte (Goffman 1963).¹⁷ Videre utelot jeg artikler som sa nøyaktig det samme som en annen artikkel, slik at jeg satt igjen med én utgave av hver nyhet. Etter denne gjennomgangen av artiklene satt jeg igjen med 38 relevante artikler, hvilket vil si at jeg luket ut halvparten.¹⁸

2.3 Om kurset og min rolle på det

Ettersom jeg har rekruttert informanter fra et såkalt flyskrek kurs finner jeg det på sin plass å si noe om slike kurs, og om hvordan jeg selv opplevde å delta på ett av dem. Jeg vil holde meg til Via Flyspesialistens kurs,¹⁹ men også Braathens og andre aktører arrangerer slike kurs.²⁰

Flykurset informantene har gått på

Flyspesialistens kurs varte i fire dager, nærmere bestemt to helger, med en helg ”fri” mellom disse. Kurset jeg deltok på, ble arrangert på Gardermoen i januar/februar 2001, og hadde fjorten deltakere, hvorav ti kvinner og

¹⁴ <http://webatekst.aftenposten.no/>

¹⁵ Jeg valgte disse datoene fordi jeg gjennomførte søket 13.03.2002. Slik sett syntes jeg det var greit å ta utgangspunkt i den datoen. Videre passet det fint da 13.03. er omlag seks måneder unna 11.09, datoen for terrorhandlingene i USA. Jeg får altså dekket (tilnærmet) de siste seks månedene før 11.09.2001, og de seks påfølgende månedene.

¹⁶ 37 av dem var i Aftenposten, 32 i Dagbladet, mens de resterende 7 var treff i Dagens Næringsliv.

¹⁷ Se side 109.

¹⁸ Av disse er 17 fra Aftenposten, 15 fra Dagbladet og endelig 6 fra Dagens Næringsliv.

¹⁹ ”På vei til flyglede”

²⁰ Den eneste grunnen til at jeg fokuserer på Flyspesialistens kurs er at det var deres kurs jeg selv deltok på. Etter det jeg har lest om disse to kursene er de da også noenlunde identisk bygget opp, noe samtaler med en bekjent som har gått kurs hos Braathens også tyder på.

fire menn.²¹ Av deltakerne er fem av kvinnene intervjuet.²² Kursets ledere var psykolog og tidligere flyvertinne Solveig Grenness og pensjonert flykaptein Per Arne Thrygg.

Kurset var delt i to komponenter, en psykologisk og en teknisk. Den tekniske delen tok for seg tekniske forhold ved å fly, så som flyets konstruksjon, de ulike yrkesgruppene i flybransjen, vær og vind, lyder og lukter om bord i et fly. Den psykologiske biten var bygget opp rundt ulike metoder for avslapning, det å tenke positivt, kunnskap om angst, frykt og fobier. Under den psykologiske delen ble det også viet en del tid til å snakke om egen flyskrekk, noe som ble gjort i plenum. Komponentene ble betraktet i et samspill: Det ble lagt vekt på at også for dem som i utgangspunktet frykter det å være innestengt, kan kunnskap om hvordan en flymotor fungerer, føre til at det blir mindre ubehagelig å være innestengt. Motsatt vil kunnskap om hvorfor det kan føles ubehagelig å være inne i et, for mange, trangt fly, kunne gjøre at personer som føler dette slapper bedre av og således stoler mer på flyets konstruksjon. Som et ledd i begge deler av kurset, var vi hver av de tre første dagene om bord i flymaskiner på bakken. Delvis for å drive avslapningsøvelser, og delvis for med egne øyne å se på flyene, med en flykaptein som "guide". Det er nærliggende å anta at vi etter kurset vet mer om tekniske sider ved flyet, og flygingen, enn menigmann. Dag fire bestod i en ordinær flytur tur-retur Oslo-Bergen, samt en oppsummerende lunsj. Dette var en ordinær flytur, med vanlige passasjerer i tillegg til oss. Været under flyturen var mindre bra. Flyet måtte avises to ganger før take-off, og turen var til dels turbulent.

Min rolle på kurset

Under kurset følte jeg at jeg var mer passiv enn jeg ville vært til vanlig. Jeg merket at jeg hele tiden brukte mye tid og krefter på å tenke²³ på den nært forestående flyturen. Da vi var på veg hjem fra Flesland og jeg skjønnte at dette vil gå godt, kom "mitt egentlige jeg" frem. Fra da av var jeg blant de mer aktive, jeg gikk rundt i flyet og snakket med de øvrige deltakerne. Flere av de andre sa etterpå at de hadde merket en endring i min måte å være på, da jeg skjønnte at jeg mestret det å fly. Kursets kaptein og psykolog kommenterte det samme.

2.4 Nærhet og distanse

Her drøftes forholdet mellom nærhet og distanse, et begrepspar som vies oppmerksomhet i metodelitteraturen. Jeg har altså deltatt på et flykurs selv og kjenner litt til flesteparten av informantene, da fem av disse er rekruttert med utgangspunkt i kurset jeg fulgte. Selv om jeg etter kurset flyr med større glede, husker jeg meget godt følelsen av å fly med ubehag. Jeg har altså en viss grad av nærhet til såvel mine informanter som til feltet jeg studerer. En slik nærhet kan sies å ha både positive og negative sider ved.

Mye av virksomheten innen kvalitativ forskning kan sies å være en pendling mellom nærhet og distanse, både til temaet som er gjenstand for forskning, og til forskningsobjektene. Som student eller forsker innen sosiologi er det ikke uvanlig å studere fenomener eller grupper som studenten eller forskeren har en viss kjennskap til, enten som deltaker eller tilskuer. Ofte vektlegges nøytralitet som et viktig ideal innen forskning. Når forskeren intervjuer noen han eller hun kjenner om et tema som berører vedkommende forsker, kan det

²¹ To av kvinnene ble forhindret og deltok ikke den siste helgen, men skulle delta på et senere kurs.

²² Fra kurset våren 2001 er to menn og en kvinne intervjuet, mens jeg har intervjuet en mann fra et kurs avholdt høsten 2000.

²³ Eller rettere sagt; på ikke å tenke på flyturen som ventet meg.

likevel være at forskeren til tider havner i et affektivt forhold til sine informanter (Løchen1976:14). Solberg (1985:86) mener det er viktig at forskere i større grad redegjør for de ulike roller vedkommende har hatt; og dilemmaer som kan ha oppstått som følge av at det har utviklet seg vennskapsforhold mellom forsker og informant. Album (1996:240) peker på at det er bred enighet om at en deltakende observatør må delta i livet til dem han studerer.²⁴ Jeg ble i ulik grad kjent med de øvrige deltakerne på kurset, og Album skriver at forholdet forskeren har til sine informanter må være både vennskapspreget og ha fremmedheten over seg. Kommer ikke forskeren nær nok, vil han eller hun ikke kunne gripe informantenes hverdag. Det motsatte kan også inntreffe, å komme så nær at det blir vanskelig å sette ord på forhold som synes for opplagte. Selv om nærheten reiser enkelte problemstillinger, av både metodologisk og etisk karakter, mener Lofland og Lofland (1995:15) at dette er en liten pris å betale sammenliknet med fordelene nærheten medfører.

2.5 Fordeler og ulemper ved min nærhet til informanter og felt; drøftet med forskningsprosessen som bakteppe

Jeg vil her redegjøre for hvordan min nærhet til felt og noen av informantene kan ha påvirket undersøkelsen. Det gjøres ved å drøfte hver enkelt del av forskningsprosessen som jeg har delt inn i følgende deler.²⁵

*Utforming av tema og problemstilling

*Rekruttering av informanter og andre forberedelser

*Intervjuing og forskerrolle/relasjoner undervegs

*Analyse og konklusjon

*Mine egne følelser

Utforming av tema og problemstilling

Jeg bestemte meg endelig for å skrive om flyskrekk etter flykurset, men jeg hadde vurdert det også før dette og skrev en oppgave i teorispesialisering høsten 2000, der tema var årsaker til flyskrekk (Kramer-Johansen 2000). Da jeg skrev denne teorispesialiseringsoppgaven, hadde jeg ingen kjennskap til de øvrige deltakerne, men da jeg tok den endelige beslutningen med hensyn til valg av tema, var de kjente for meg. De fleste deltakerne²⁶ valgte å overnatte på Gardermoen, og det var derfor naturlig å samles til middag; noe som gjorde at vi ble bedre kjent. Den nærheten jeg dermed har til informantene kan ha hatt ulike innvirkninger på utformingen av tema og problemstilling. Jeg nevnte for enkelte av deltakerne at jeg vurderte å skrive hovedoppgave om flyskrekk, og de oppmuntret meg til å gjøre det. De mente det ville bli en spennende oppgave, om et tema de gjerne ville bli intervjuet om. Både problemstilling og tema hadde jeg en viss formening om, men ved å lytte til de øvrige

²⁴ I mitt tilfelle er det snakk om intervjuing, men det synes likevel på sin plass å være observant på forholdet mellom nærhet og distanse.

²⁵ Andre inndelinger kunne vært benyttet, og min inndeling kan sies å være en forenkling av forskerrollen, noe som skyldes plasshensyn. Inndelingen er inspirert av Thagaard (1998), med unntak av det siste punktet som jeg har føyd til selv, da jeg synes det kan være nyttig å drøfte hvordan jeg opplevde å forske på et problem jeg selv har hatt.

²⁶ inkludert meg selv

deltakernes historier fanget jeg opp interessante forhold ved deres flyskrekk. Dette kan være negativt, ettersom jeg da kanskje flytter fokus fra min opprinnelige plan, som gikk ut på fokusere mest på konsekvenser flyskrekk kan ha i jobbsammenheng eller for studenter; over til konsekvenser for folk i deres familieliv. Samtidig kan det være positivt, kanskje er det like gjerne på den familiære arena at flyskrekken får konsekvenser? Historiene de fortalte, fikk meg til å reflektere nærmere over problemer forbundet med å ha flyskrekk for dem som har familie. Og ikke minst, som en følge av at jeg ble mer oppmerksom på dette på et så tidlig tidspunkt, kunne jeg endre noe på intervjuguiden før de første intervjuene. Jeg endte dermed med å fokusere på konsekvenser både i privatliv og jobbsammenheng.

At forskerens interaksjon med de studerte påvirker den videre forskningen, er da heller ikke et ukjent fenomen. Wadel beskriver hvordan den arbeidsledige Georges tolkninger av sin egen situasjon var viktig for Wadels studie, og han undrer da også til slutt på om det ble en bok av ham og George (Wadel 1991:179). Det kan altså utvikles et subjektivt forhold mellom informant og forsker (Thagaard 1998:17).

Rekruttering av informanter og andre forberedelser

Da jeg hadde avgjort tema for undersøkelsen, tenkte jeg at det kunne være lurt å rekruttere informanter via venner og kjente. Etter å ha sondert litt i vennekretsen viste det seg at det var få som var aktuelle informanter, eller kjente noen som kunne være aktuelle. Enkelte nølte, grunnet arbeid og familie. Det syntes altså som om det å delta i en undersøkelse ikke var av høy prioritet. Jeg bestemte meg derfor for å høre om noen av kursdeltakerne ville la seg intervju, og tenkte også at kursdeltakelse var en god måte å operasjonalisere termen 'flyskrekk' på. Jeg antok at personer som har gått til det skritt å melde seg på et slikt kurs, også vil kunne sette av tid til intervju. Det var da heller ingen vansker med å få tak i informanter da jeg kontaktet de øvrige deltakerne. Jeg hadde telefonnumre til samtlige, noe som forenklet rekrutteringen. Her slo min nærhet til informantene gunstig ut. Jeg har siden lurt på om noen stilte opp fordi de følte de måtte. En mann jeg kontaktet, gav uttrykk for at han *kunne* stille opp hvis jeg ikke fikk tak i mange nok informanter. Jeg forsikret ham om at jeg ville få tak i tilstrekkelig antall personer, og han var glad for å slippe. Samtidig var det flere som svært gjerne ville delta. Her slo nok mitt kjennskap til temaet positivt ut. De jeg kontaktet, visste at jeg kjenner til problemet flyskrekk, og at de ville bli møtt med forståelse. Med dette som bakgrunn er det mulig enkelte informanter følte det tryggere å stille opp, fremfor å la seg intervju av en fremmed person.

I forbindelse med rekrutteringen fikk jeg en tankevekker når det gjaldt intervjupersonenes anonymitet. Flere lurte på hvordan det sto til med de andre kursdeltakerne, og hvem som skulle intervjues. I forbindelse med intervjuing, er det viktig å verne om informantene, slik at ingen skal kunne kjenne igjen hvem som er intervjuet. I min oppgave vil dette kunne by på problemer, ettersom de fleste informantene kjenner hverandre. Således kan min nærhet til felt og informanter sies å være av en viss uheldig karakter, men et motargument vil være at disse informantene allerede vet en god del om hverandre. Videre kan det argumenteres for løsningen jeg valgte, utfra at det deltok over ti personer på kurset, og at det vil være vanskelig å kjenne igjen detaljer hos den enkelte. Lofland og Lofland (1995:43) påpeker også at det vil være snakk om grader av konfidensialitet. Når det gjelder kontakten mellom informantene etter kurset, har den vært liten,²⁷ og har således neppe diskutert intervjuene med hverandre.

²⁷ Etter det de fortalte, har kun noen få hatt kontakt med hverandre.

Da jeg rekrutterte informanter, hadde jeg en presentasjon klar i hodet, som sa noe om hva jeg var interessert i når det gjaldt flyskrekk, og hvordan undersøkelsen var lagt opp. I mitt tilfelle var det kanskje mest utfordrende i denne sammenheng å gi et kort og klart innblikk i hva sosiologifaget er samt hvordan flyskrekk kan være sosiologisk interessant. Slike fortellinger kan være nyttige under rekrutteringen av informanter, eller i det feltet entres (Solberg 1996:133).

Da jeg hadde intervjuet de aktuelle kursdeltakerne som bor i Osloområdet, hadde jeg kun intervjuet kvinner. Jeg kontaktet derfor en av kurslederne, som hjalp meg med å skaffe flere informanter, og da fortrinnsvis menn. Vi diskuterte hvordan det kunne gjøres på en mest mulig forsvarlig måte. Å gi meg lister over tidligere deltakere var vi enige om at ville være en dårlig løsning, av hensyn til disses anonymitet. Vi fant ut at det beste var at jeg skrev et brev med en svarslipp, der jeg presenterte meg selv og mitt opplegg. Brevet²⁸ sendte jeg til kurslederen, som tok det med på et kurs. Hun sendte meg de innkomne slippene, og jeg kontaktet de potensielle informantene. Ufra slippene hadde jeg seks navn å kontakte. Jeg intervjuet en kvinne og to menn fra dette kurset, ettersom de resterende bodde andre steder enn Stor-Oslo. Fortsatt følte jeg at det ville være nyttig å intervju en eller to menn til. Da jeg søkte på flyskrekk på Internett fant jeg en artikkel skrevet av en deltaker på Flyspesialistens kurs høsten 2000. Jeg kontaktet vedkommende for å høre om han ville la seg intervju, noe han ville.

Jeg lot intervjupersonene bestemme tid og sted for intervjuene. En viktig grunn til at jeg gjorde det slik, er at jeg selv ville satt pris på å bli møtt med en slik velvillighet dersom jeg skulle intervjues. Jeg tror også at valg av sted kan ha en viss betydning for kvaliteten på intervjuene. Dersom den som intervjues føler seg komfortabel, vil vedkommende kanskje gi mer utfyllende svar og sitte igjen med et positivt inntrykk av intervjusituasjonen. Jeg valgte en strategi der jeg tok ett intervju av gangen, frem til jeg følte jeg nådde det metodelæren omtaler som “metningspunktet”, altså det punktet der forskeren føler at han eller hun ikke oppnår ytterligere forståelse av fenomenet som studeres, selv om flere personer intervjues (Thagaard 1998:51). Etterhvert følte jeg at beretningene var i ferd med å bli variasjoner over samme tema.

Intervjuing og forskerrolle/relasjoner undervegs

Når det gjelder mitt forhold til feltet *flyskrekk* vet informantene at jeg tidligere mislikte å fly.²⁹ En rimelig antakelse kan være at de føler en viss trygghet; de har allerede fortalt om sin flyredsel med meg til stede og vet at jeg kjenner igjen, i det minste *noen* av, tankene deres. Goffman (1963:31) skiller mellom de egne og de kloke.³⁰ De egne er gruppen som deler stigmaet, mens de kloke er personer med særlig innsikt, tilknytning eller ekspertise på området. Jeg, som tilnærmet kurert flyredd person, kan således i denne sammenheng plasseres i gruppen de egne, ettersom jeg kan ha et fortrinn når det gjelder å forstå informanten. Det å ha forståelse for den enkelte informants situasjon er viktig, ettersom denne forståelsen danner grunnlaget for hvordan vi fortolker informantens situasjon (Thagaard 1998:99). Jeg vet hvordan det er å takke nei til en studietur fordi en må fly, på

²⁸ Se appendix 3

²⁹ De som gikk på samme kurs som meg, og husker godt, vet også noe om hvordan jeg opplevde tidligere flyturer og selve kurset vi gikk på.

³⁰ Se også side 109.

samme måte som jeg vet hvordan det er å føle at en ikke får puste når flyet tar av fra Gardermoen med kurs for Sola.

Det kan også hevdes at min nære tilknytning til felt og informanter kan ha slått uheldig ut under intervjuene. Et vesentlig poeng er at jeg kan ha oversett viktige momenter, fordi jeg synes de er for opplagte. Informantene kan også ha unnlatt å fortelle visse ting fordi de vet at jeg har hatt flyskrekk, og dermed tror jeg skjønner hva de mener. Under intervjuene forsøkte jeg derfor å holde mine egne erfaringer noe i bakgrunnen, samtidig som jeg prøvde å vise medfølelse ved å fortelle noe om meg selv. Jeg føler det er en balansegang her, som består i fortelle nok til at informanten føler seg komfortabel og trygg, men på samme tid ikke så mye at vedkommende sitter med en følelse av hvordan jeg som intervjuer mener det er å ha flyskrekk.

Et annet poeng er at informantene kan ha glemt at jeg snakket med dem som student, ikke som bekjent. Lofland og Lofland (1995:47) peker på at informanter kan forveksle forskerens roller. Dette vil muligens være et større problem under et feltarbeid enn ved intervjuing. Mine intervjuer ble tatt opp på bånd; og mange ble foretatt på informantens arbeidsplass, en arena jeg aldri har truffet dem på før. Slik sett vil jeg tro de så på meg som student, og ikke som bekjent.

Analyse og konklusjon

At jeg står nær felt og informanter kan påvirke de slutninger jeg har trukket. Et åpenbart problem kan være at jeg i for stor grad har forutinntatte meninger, enten om flyskrekk eller hvordan den enkeltes flyskrekk er. Etter det jeg vet om hver enkelt informant, har jeg dannet meg et bilde av vedkommende. Jeg ser for meg hva slags flyskrekk han eller hun har, for eksempel om vedkommende er redd for det tekniske ved å fly eller har klaustrofobi. Videre kan det være en viss fare for at jeg ikke har grepet hva informanten vil si, eller at jeg, med andre ord, ikke oppdaget hva jeg blir fortalt, fordi jeg tror jeg vet det. Dette er det vi kaller å "go native" (Solberg 1996:144). I slike tilfeller oppnår forskeren en overidentifikasjon med sine informanter, og kan få problemer med å forholde seg analytisk til dem. Imidlertid kan nærheten også ha hatt positive konsekvenser da jeg analyserte og trakk konklusjoner. At jeg selv har kjent problemet på kroppen, kan ha gjort at jeg lettere har identifisert meg med, og forstått, de jeg intervjuet. Det kan ha ført til at jeg i større grad har klart å ta informantene på alvor. Jeg har tidligere skrevet ned noen minner rundt min egen flyskrekk (Kramer-Johansen 2000). Disse ble nedskrevet lenge før jeg startet intervjuingen. En fordel med det er at jeg siden har kunnet sammenlikne egne erfaringer med informantenes, og på denne måten være mer bevisst mine egne erfaringer. Jeg tror at jeg slik lettere kunne merke hvis jeg blandet tolkningen av min egen flyskrekk med informantenes erfaringer.

Mine egne følelser

For meg var det stort sett greit å intervju informantene mine. Jeg kjente mange av dem fra før, og jeg opplevde ingen problemer med å stille dem spørsmål av sensitiv art. Det eneste som føltes ubehagelig var da Amanda kom inn på at flyskrekken kan ha ført til at hun har et anstrengt forhold til faren sin. Amanda måtte fly mye i oppveksten fordi faren jobbet i Tyskland, og familien var en del hjemme i Sverige. Jeg syntes det var litt vanskelig å vite hvor mye jeg skulle spørre om dette, men hun sa at det var helt greit for henne å snakke om det. Utover dette var det greit å spørre om personlige forhold, noe som gjaldt både informantene fra kurset jeg gikk på, og de som deltok på andre kurs. Jeg følte heller ikke at det skapte vansker i forhold til mine egne følelser. På

forhånd var jeg litt redd for at å høre andres gripende historier ville gjøre meg mer redd for å fly, men det skjedde ikke.

2.6 Intervjuene - undervegs og etterpå

I dette avsnittet vil jeg komme inn på hvordan jeg opplevde intervjuene. Grunnen til at jeg fokuserer på dette er at det kan ha påvirket utfallet av dem. Jeg ser også på noen egenskaper ved meg selv som kan virket inn på intervjusituasjonen, og sier noe om hvordan jeg rent praktisk gjennomførte intervjuene.

Intervjuene - slik jeg opplevde dem

Omstendighetene rundt et intervju kan tenkes å virke inn på kvaliteten, på hva forskeren vektlegger samt på hva informanten svarer. Jeg forsøkte derfor å skape en mest mulig trivelig atmosfære. Ved hvert intervjus begynnelse fikk jeg tillatelse til å benytte båndopptaker, noe jeg også hadde spurt om da jeg rekrutterte informantene. Selv om jeg benyttet båndopptaker gjorde jeg også visse notater for hånd, som en sikkerhet dersom opptaket skulle bli dårlig eller kassetten skulle gå i stykker. Jeg tenkte også at dersom jeg noterte, ville informanten se at jeg fant det vedkommende sa interessant, og at noteringen således kunne virke motiverende. Videre sa jeg noe om intervjuets gang, målet med oppgaven min og at informanten stod fritt til å si fra dersom enkelte spørsmål skulle oppfattes støtende eller for personlige. I tillegg understreket jeg at de tolkninger jeg gjør i oppgaven er mine, og at de ikke nødvendigvis trenger å være korrekte utfra informantenes ståsted.

Samtlige intervjuer varte 45-60 minutter, med unntak av intervjuet med Bertine. Det var på 35 minutter, noe som hovedsakelig kommer av at hun snakket ganske fort, og at mange av spørsmålene ikke passet til henne. Jeg gjennomførte de fleste intervjuene på informantens arbeidsplass, mens noen ble foretatt på kafe, hjemme hos informanten eller på Blindern. Jeg synes de ulike stedene intervjuene ble foretatt på, var greie som arena for samtaler. Imidlertid følte jeg det mest komfortabelt med intervjuene som ble gjort på kafe. Det kan skyldes at jeg følte meg mer hjemme der enn på informantens arbeidsplass eller i deres bopel. En annen grunn kan være at informantene i disse intervjuene var de som var nærmest meg selv i alder. Samtlige informanter gav uttrykk for at de hadde god tid til å bli intervjuet, noe som gjorde at jeg slapp å tenke på om vi snart måtte avslutte. Jeg utarbeidet for øvrig også en erklæring som informanten og jeg undertegnet etter intervjuet.³¹ Kvaliteten på intervjuene ble bra uavhengig av stedet de ble gjennomført på. Når det gjelder kafeintervjuene merket jeg meg at vi snakket relativt høyt, trolig fordi vi var oppmerksomme på faren bakgrunnsstøy kunne representere. På forhånd følte jeg det ville bli lettere å intervju dem jeg kjente. Dette stemte i den forstand at jeg syntes det var litt lettere å komme i gang med å intervju dem, men når intervjuene var vel i gang, følte jeg at det ikke var noen forskjeller på informantene fra de ulike kursene.

Egenskaper ved meg som kan ha innvirket på intervjuene

Når mennesker intervjues skapes det en relasjon mellom intervjuer og intervjuperson. Denne vil kunne variere fra intervju til intervju. Det kan være mange årsaker til det, både ved intervjuer og den intervjuede. Jeg vil her se på noen sider ved meg selv som kan ha betydning for relasjonen mellom informantene og meg.

³¹ Se appendix 4.

Min alder som mulig innvirkning³²

Jeg fylte 26 år mens intervjuingen pågikk.³³ Med unntak av Hanne er samtlige av mine informanter eldre enn meg, noen syv-åtte år eldre, og den eldste over 20 år eldre enn meg. Jeg synes samtalenes kvalitet i liten grad ble påvirket av aldersforskjellen mellom informanten og meg. Intervjuet med Amanda på 47 år fløt like greit som det med Ragnar på 29. En av grunnene til det kan være at alder er av mindre betydning når det gjelder flyskrekk. Det vesentlige er at jeg forstår, på et generelt grunnlag, hvordan mine informanter har følt det når de har hatt flyskrekk. Jeg var noe spent da jeg skulle intervju 19-årige Hanne. Jeg kjenner ikke mange på den alderen, men intervjuet fungerte svært godt.³⁴

Noe om hvordan kjønn kan ha innvirket på undersøkelsen

Tannen er opptatt av kommunikasjon mellom kjønnene og hevder at samtaler mellom mann og kvinne er for tverrkulturell kommunikasjon å regne (Tannen 1992:27). De to kjønnene kan ha ulik oppfattelse av hva som blir sagt i en samtale, noe som kan være en kilde til misforståelse. Noe av det hun fokuserer på, er avbrytelser og dominans i en samtale. Tannen viser til den vanlige myten om at kvinner avbryter menn, noe forskning viser ikke er tilfelle. Det er snarere slik at menn avbryter kvinner. Å bli avbrutt når en snakker, regnes som sårende, ettersom en avbrytelse signaliserer at samtalepartneren ikke anser det en sier som interessant. Den som avbryter kan sies å trække på den avbruttes rettigheter (Tannen 1997:148). Mine intervjuer kan betraktes som samtaler rundt temaet flyskrekk, og jeg forsøkte å unngå og avbryte informantene mine. Imidlertid kan det ha skjedd. Når jeg i ettertid betrakter utskriftene fra intervjuene, ser jeg steder der jeg avbrøt informantene, men dette var i situasjoner der de ikke sa noe på lenge, slik at det kanskje heller er snakk om at jeg penset dem inn på rett spor igjen, enn å avbryte.

Jeg intervjuet altså seks kvinner og tre menn. Utfra de transkriberte intervjuene kan jeg ikke se noe mønster når det gjelder mine avbrytelser. Det later ikke til at jeg avbrøt kvinner oftere enn menn. Slik sett føler jeg ikke at jeg dominerte intervjusituasjonen på annet vis enn at jeg kanskje tok initiativ til å bytte temaer undervegs. Dette initiativet ligger dels i rollen som intervjuer. Et annet kjønnsaspekt kan gå på hvordan kjemien mellom informantene og meg var. Jeg syntes det var relativt enkelt å forholde meg til både kvinner og menn i min undersøkelse. Intervjuene med menn bar preg av en mer kameratslig tone. Det ble benyttet et noe mindre usminket språk, noen av mennene brukte ord som ”jævlig” og ”et helvete”, men jeg synes det er små forskjeller i forhold til intervjuene med de seks kvinnene. Det var nok noe lettere å snakke med kvinnene om hvordan de har følt det å være flyredd. Det virket som kvinnene likte bedre å snakke om følelser og redsel. Her kan det trolig være at jeg har trodd dette på forhånd, og dermed lett ha fått bekreftet min forhåndsoppfatning, men det kan også ha noe å gjøre med det at jeg kjente de fleste kvinnene på forhånd, mens samtlige menn var ukjente.

Transkribering og koding av intervjuene

Transkriberingen foretok jeg mellom intervjuene. Jeg gjorde det til en hovedregel å gjøre det snarest mulig etterpå. I de fleste tilfeller intervjuet jeg en gang mellom 10:00 og 16:00, slik at det varierte om jeg startet

³² Når jeg i oppgaven nevner informantens alder, er det snakk om den alderen vedkommende hadde på intervjudtidspunktet.

³³ Jeg er født i 1975.

³⁴ Hanne var for øvrig en av dem jeg ble best kjent med på kurset.

etterarbeidet samme dag, eller etter en natts søvn. I et par tilfeller lot jeg transkriberingen vente til etter helgen. Da jeg tok fatt på å skrive ut disse intervjuene, merket jeg at noe av nærheten var borte, jeg følte at jeg ikke helt ”været” stemningen og atmosfæren intervjuet var gjennomført i. Men nærheten kom relativt raskt tilbake når jeg lyttet litt på båndene. Intervjuene er transkribert på informantenes dialekt. I begynnelsen noterte jeg hvert eneste lille kremt og ”ja, asså”, men etterhvert tok jeg kun med slike småord der det kunne tenkes å ha noen betydning for å få frem informantenes budskap. For å kjenne datamaterialet best mulig leste jeg gjennom utskriftene en rekke ganger, kodet dem og lagde kortere versjoner av dem.

2.7 Reliabilitet, validitet og generalisering

Begrepene reliabilitet, validitet og generalisering er opprinnelig knyttet til kvantitative undersøkelser, men de har også vært brukt innenfor kvalitativ forskning. Thagaard (1998:20) mener det er fruktbart å erstatte begrepene med troverdighet, bekreftbarhet og overførbarhet. Disse termene er innarbeidet i moderne lærebøker i kvalitativ metode. Jeg vil i noen grad benytte termene om hverandre, ettersom de gamle termene også sier noe om hvordan forskeren ønsker at en undersøkelse skal være.

Reliabilitet

I forbindelse med all forskning ønsker forskeren å være nøyaktig, eller ha høy grad av *reliabilitet*. En undersøkelse skal være troverdig. En kritisk leser skal føle seg trygg på at forskningen er gjennomført på en måte som inngir tillit (Thagaard 1998:169). Ettersom det innen kvalitativ forskning eksisterer et subjekt-subjekt-forhold, vil såvel forsker som informant berøres av forskningen. Forskeren har med andre ord innvirkning på resultatene forskningen frembringer, og det er derfor viktig at vedkommende diskuterer sin egen innvirkning på undersøkelsen i forhold til vurderingen av resultatene. En slik diskusjon vil for eksempel inneholde momenter knyttet til forskerens kjønn og andre egenskaper ved vedkommende (Thagaard 1998:170).³⁵

Validitet

En forsker ønsker at de data han eller hun trekker veksler på, skal være så relevante som mulig, på fagspråket så *valide* som mulig (Hellevik 1991:103). Det er et mål at undersøkelsen undersøker det problemstillingen sier at den skal gjøre (Kvale 1997:164). Validitet er altså en betegnelse på datas relevans for problemstillingen i undersøkelsen. Når forskeren utformer en operasjonell definisjon er ønsket at den skal fange opp innholdet i den teoretiske definisjonen (Hellevik 1991:159). I min oppgave fant jeg det gunstig å definere hva jeg mente med flyskrekk. Slik jeg vurderte det, ville det være en fordel at informantene hadde en viss grad av flyskrekk. Jeg valgte derfor å fokusere på mennesker som har deltatt på flyskrekkkurs. Det betyr ikke at jeg mener de som ikke går på slike kurs ikke har flyskrekk, eller at deres skrekk er uinteressant. Jeg valgte en slik operasjonell definisjon fordi det gjorde at jeg fikk informanter som hadde opplevd flyskrekk på et visst nivå og som så på skrekken som et problem. Videre antok jeg at folk som deltar på slike kurs har hatt flyskrekk en viss tid, noe jeg i stor grad fikk bekreftet, dersom vi ser på mine ni informanter. Grunnen til at jeg antok dette, er at jeg så for

³⁵ Jeg har tidligere diskutert hvilken innvirkning kjønn, alder og andre variable kan tenkes å ha hatt på intervjusituasjonen, og slik jeg ser det føler jeg at min alder, at jeg er mann og de andre variablene, ikke hadde nevneverdig innvirkning på intervjuene.

meg at folk ofte har slitt en stund med problemet før de melder seg på et kurs. De fleste informantene hadde mislikt å fly i mange år, og de som hadde hatt problemet kortest merket det for fem-seks år siden og har hatt tid til å reflektere over skrekken. Jeg antok imidlertid ikke at informantene hadde samme opplevelse av å ha flyskrekk.

Som nevnt kan også begrepet bekreftbarhet brukes, og en måte å vurdere om undersøkelsen er bekreftbar på, er ved å se kritisk på om de tolkninger som er gjort og forståelsen som er oppnådd, støttes av annen forskning. Noe av det jeg har funnet i forbindelse med min hovedoppgave er at flesteparten av de flyredde jeg intervjuet, har opplevd å bli stigmatisert. Et slikt funn må sies å kunne støttes av tidligere forskning (Goffman 1963 og Becker 1963). Imidlertid kan det være svært ulike måter å bli stigmatisert på, slik at dette i seg selv ikke nødvendigvis er ensbetydende med at min forskning bekreftes. Det kan være helt andre måter å bli stigmatisert på for mennesker som besitter andre stigma.

Det er en klar mulighet for at tolkningene bygger for mye på mine egne erfaringer som flyredd. Jeg har diskutert dette problemet tidligere i metodekapitlet og konkludert med at tross denne faren har det vært gunstig at jeg har denne nære kjennskapen til temaet jeg studerer.

Et annet poeng når det gjelder validitet er at en av kildene jeg benyttet meg av, er en videokassett. Aktørene på kassetten er de som holder kurset jeg referer til. Selv om kassetts siktemål er å hjelpe flyredde, er det trolig et mål for produsenten at den selger også. Den markedsføres blant annet med at: ”Du er nå svært nær din første (ubesværlige) flytur”. En slik kassett kan tenkes å inneholde forenklete måter å betrakte flyskrekk på, en slags popularisering av temaet.

Til sist er det på sin plass å understreke, at min tolkning kun er én av flere mulige tolkninger. En annen forsker ville kunne tolket informantene og deres fortellinger annerledes.

Generalisering

Formålet med undersøkelsen har vært å se etter mønstre og sammenhenger. *Det kan ikke trekkes slutninger fra mitt ikke-tilfeldige utvalg til en tenkt populasjon av flyredde.* Imidlertid kan det likevel være av interesse om de funn som er gjort, eller de teorier som er utviklet, kan sies å gjelde for andre med flyskrekk og eventuelt for andre forhold eller fenomener. Som nevnt kan også termen overførbarhet benyttes om dette. En mulig måte å vurdere om en tolkning har høy grad av overførbarhet er å undersøke om den blir akseptert av lesere som kjenner til fenomenene som er gjenstand for forskning. Her er det altså snakk om *gjenkjennelse*. I forbindelse med min undersøkelse har mennesker med flyskrekk, eller andre fobier, lest noe av det jeg har skrevet.³⁶ I tillegg har jeg snakket med mennesker som enten har flyskrekk eller andre former for fobier, og disse samtalene har til en viss grad styrket meg i troen på at det kan eksistere visse likheter i hvordan en opplever å ha en fobi, uavhengig av hva slags fobi det dreier seg om. Det er med andre ord snakk om to muligheter for generalisering: Den ene er til alle som har flyskrekk, mens den andre er å generalisere til alle med fobier.

Alle fortolkninger; både den samlede konklusjon og alle fortolkninger undervegs er *mine*. Om disse er gyldige kan ikke besvares ved noe statistisk mål. Det kan tenkes to måter tolkningene kan være gyldige på: Den ene er om informantene kjenner seg selv igjen; og er enige i de tolkninger jeg foretar. Den andre går på i hvilken

³⁶ Det dreier seg her om visse utdrag av oppgaven min, min teorispesialiseringsoppgave (Kramer-Johansen 2000) og en artikkel jeg skrev i en studentavis (Socius 2/2001).

grad andre mennesker med flyskrekk vil si de kjenner seg igjen, og deler innholdet i min konklusjon og mine tolkninger. Den dokumentasjonen jeg har fått gjennom intervjuene må i all vesentlighet sies å gå på enkeltindividet, men det kan også tenkes at opplevelsen informantene har hatt av flyskrekk også stemmer overens med andre flyreddes erfaringer.

2.8 Kort om etikk

Jeg finner det her på sin plass å si noe om etiske sider ved mitt

forskningsprosjekt. Da jeg bestemte meg for å gjennomføre en undersøkelse av flyredde, ønsket jeg at informantene skulle føle at de også fikk noe igjen for å delta. Derfor la jeg vekt på å informere om hensikten med arbeidet mitt, og etter intervjuene var jeg nøye på å ha tid til å svare på spørsmål. Det viste seg at flere av de intervjuede var svært nysgjerrige på hvordan jeg synes det er å fly nå. Dette gjaldt særlig de som ble intervjuet relativt kort tid etter gjennomført kurs.

Jeg la vekt på at informantene visste at de ikke var forpliktet til å svare på alle spørsmålene, at de var anonyme og at de ikke skulle lide noen belastning ved å delta i mitt prosjekt (Thagaard 1998). En ting jeg tenkte på, også i ettertid, var hvorvidt det var gunstig for informantene å snakke om skrekken. Jeg tenkte litt på om det å bli intervjuet om redselen ville kunne sette i gang en prosess som kunne gjøre det tøft å fly for dem. Særlig aktuelt ble dette i det siste intervjuet, som jeg gjorde *etter* terrortragedien i USA og flyulykken i Milano. Jeg konkluderte med at personer som har gått på et flyskrekkurs *uansett* ville bli spurt av familie og venner om hvordan de opplevde kurset og hvordan de ser på det å fly like etter en ulykke. Flere av informantene syntes det da også var fint å få snakket om flyskrekken sin. Jeg følte faktisk at jeg i et par tilfeller gikk inn i en slags psykologrolle; i tilfeller der informanten spurte meg om deres reaksjoner er vanlig. Her følte jeg det til tider vanskelig å svare, ettersom jeg ikke har noen psykologisk utdanning utover en tvektttallsenhet, PSY 110, her ved UiO, men jeg refererte til hva jeg selv har følt, eller hva andre informanter mente,³⁷ og sa at det er svært ulikt hvordan folk opplever å ha flyskrekk. I tillegg sa jeg at "Det kan sikkert en psykolog svare på", og flere av informantene sa også selv at de lurte på å kontakte kursets psykolog vedrørende sine spørsmål. For øvrig fortalte jeg litt om flyturer jeg har foretatt etter kurset.³⁸

2.9 Oppsummering

Som drøftingen har vist, er det både fordeler og ulemper ved at jeg har en rimelig sterk grad av nærhet til tema og informanter i min hovedoppgave. Denne nærheten er sterkest til temaet, mens mitt forhold til dem jeg intervjuet er mer preget av distanse. Dette fordi temaet er et problem jeg har slitt med i flere år, mens de fleste informantene er mennesker jeg kun har tilbrakt to helger sammen med. Jeg tror min nærhet til feltet og personene jeg forholdt meg til, var et gode og en berikelse av hovedoppgaven min, all den tid jeg var meg denne nærheten bevisst. Min egen flyskrekk er kun et slags startpunkt for oppgaven, ikke dens hovedanliggende. Lofland og Lofland (1995:13) understreker da også at det kan være fruktbart å starte der man er.

³⁷ uten å røpe deres identitet.

³⁸ Etter kurset har jeg fløyet to ganger. I det store og hele har disse turene gått greit, selv om jeg tidvis har følt et snev av ubehag.

3. Flyet

3.1 Innledning

Jeg vil i dette kapitlet gi en kort oversikt over noen sentrale sider ved flyet og flybransjen. Først sies det noe om den teknologiske utviklingen av flyet som fremkomstmiddel. Dette knyttes kort opp mot fenomenet tid. Deretter fokuseres det på sikkerhetsrutiner i bransjen,³⁹ før jeg ser på statistikk vedrørende flyreiser, og sier noe om flyulykker.

3.2 Flyets teknologiske utvikling

Her presenteres kort flyets teknologiske utvikling fra ønsket om å kunne fly frem til dagens moderne flymaskiner.

Å kunne fly har lenge vært en drøm for mennesket. Ideal og modell har vært fuglene. Daidalos klarte, ifølge en gresk legende, å lage vinger til seg selv og sønnen Ikaros. De kunne således fly fra sitt fangenskap. Ikaros fløy mot solen, kom for nær og styrtet, fordi voksen som fjærene på vingene var festet til, smeltet (Ekeberg 1997:5). I 1903 greide brødrene Orville og Wilbur Wright som de første å foreta en vellykket flytur med et motordrevet fly (Grenness og Thrygg 1994). Denne banebrytende flyturen varte imidlertid ikke lenger enn 12 sekunder, og de tilbakela en distanse på 36 meter. Etter fire år hadde de forbedret utstyret sitt så mye at de maktet å fly i 2 timer og 20 minutter (Ekeberg 1997:5).

Å fly er for folk flest en relativt ny måte å bevege seg på. Selv om en flytur er vanligere nå enn for noen generasjoner siden, er det fortsatt ikke noe folk flest gjør daglig, i motsetning til å kjøre bil.⁴⁰ Som kommunikasjonsmiddel er flyet et raskt alternativ som kan gjøre at passasjerene sparer tid i forbindelse med en reise. Jeg ser her bort fra at flyplassen kan ligge lite gunstig til. Mitt fokus her er selve reisen. Det å spare tid kan synes å være viktig for det moderne mennesket. Med innføringen av urverket kan en ny standard for det fornuftige observeres. Det blir irrasjonelt å bruke mer tid enn høyst nødvendig i forbindelse med utføringen av en oppgave. Fornuften knyttes således tilrask og effektiv utførelse av oppgaver (Berg Eriksen 1999:109-110).

Mens mennesket tidligere innrettet livet, og dagen, etter omgivelsene og de faste gjøremål som for eksempel hanegal, middagstid eller innhøsting, spiller klokken i dag en viktigere rolle.⁴¹ Reisetiden mellom Roma og Paris var i tiden like før 1900 den samme som 2000 år før, ettersom hest og vogn fortsatt ble benyttet. Det er de siste 100 årene de fundamentale endringene

³⁹ Herunder inkluderer jeg utdanning. Jeg ser på dette sammen, ettersom rutiner for sikkerhet og utdanning henger nøye sammen.

⁴⁰ En annen forskjell mellom bilen og flyet er at de færreste eier et fly, mens mange eier en bil.

⁴¹ Hver dag stilles det for eksempel over 300.000 spørsmål på Internett om hva klokken er (Berg Eriksen 1999:7).

innen samferdsel har skjedd. Omkring år 1900 startet masseproduksjonen av biler (www.caplex.net).⁴² Senere på 1900-tallet ble det vanligere å fly, slik at det i dag går langt raskere å tilbakelegge denne reisen enn før.

I moderne tid defineres et fly utfra visse kriterier. Det skal være motorisert, ha faste bæreflater og holdes oppe ved hjelp av vindpress. Det moderne passasjerfly så dagens lys etter 2.verdenskrig, med jetmotoren og trykkabinen som de store nyvinninger. To fly kan se svært forskjellig ut, blant annet avhengig av om de skal benyttes til flyging over korte distanser eller om de for eksempel skal fly til helt andre deler av verden. Selv om flyene er ulike av utseende, bygger de på samme prinsipper (Grenness og Thrygg 1994). Et vanlig fly veier omlag 60 tonn (Ekeberg 1997), og det kan være vanskelig å forstå hvordan et slikt objekt kan holde seg i luften uten momentant å ramle ned. Langt vanskeligere kan det være å gripe hvordan et fly faktisk kan bevege seg mellom to geografiske punkter, enten dette er mellom to byer i Norge eller mellom kontinenter.

Det er flyets vinger som holder det i luften. Idet en luftstrøm møter en vinge i forkant, deler luftstrømmen seg, slik at luften strømmer både på oversiden og undersiden. Denne delte luftstrømmen møtes så i vingenes bakkant. En fysisk lov sier at desto hurtigere en gass strømmer, desto lavere er det statiske trykket den utøver. Effekten av dette er at det dannes et relativt undertrykk, som blir et sug, eller løft, på vingens overside. Omlag 3/4 av løftkraften kommer av dette undertrykket. Trykket mot vingens underside representerer således den resterende fjerdedelen (Ekeberg 1997:9-10). Vingene må være krumme slik at de kan bevege seg gjennom luft. De består av ulike komponenter som har spesielle oppgaver ved blant annet take-off og landing. Flyet drives frem av motorene. Konvensjonelle passasjerfly har to-fire motorer, og passasjerfly av en viss størrelse har jetmotorer, som er bygget som gassturbiner. Drivstoffet fly benytter, er tilnærmet ren parafin sprøytet inn i et brennkammer med komprimert luft (Ekeberg 1997:15). Halens oppgave er å sørge for stabilitet. Uten den ville vingene vingle i luften fordi ulike krefter prøver å påvirke likevekten (Yaffé 1987:108).

Utdanning og sikkerhet i flybransjen

Et argument som skulle tilsi at det er trygt å fly er den lange og krevende utdanningen flygerne og andre ansatte har. I det militære, der de fleste flygere utdannes, tar utdannelsen 12 år, inkludert plikttjeneste i forsvaret. Sivil utdanning i USA koster 300-400.000 kroner (Ekeberg 1997). Det tar ytterligere 8-10 år å bli flykaptein, og regelmessig helsesjekker hører med etter endt utdanning. I tillegg blir kunnskapene også testet og hyppig frisket opp. Jevnlig arrangeres det også sikkerhetsøvelser/nødtrening, slik at alle ansatte ombord i et fly skal vite hvordan de skal handle dersom noe skulle skje. Også flere andre ansatte i flyselskap har lange, og ikke minst krevende, utdannelser.⁴³ Et annet argument for at det skulle være sikkert å fly er at det alltid på store, og ofte på mindre fly, er to piloter om bord (Ekeberg 1997; Grenness og Thrygg 1994). På reiser av en viss lengde er det også vanlig at pilotene spiser ulik mat, slik at sjansen for at begge matforgiftes reduseres (Grenness og Thrygg 2001).

⁴² Fords T-modell, 1908.

⁴³ Som et eksempel kan nevnes at anslagsvis 1 av 10 som påbegynner utdanning som flymekaniker, ender opp som ferdig utdannet.

3.3 Statistikk om flyreiser

Det er ulike måter å beregne statistikk over flyreiser på, og jeg vil her kun kortfattet presentere noen tall som kan belyse norske flyvaner.⁴⁴ En mulighet er å fokusere på antall flyavganger eller på passasjerantallet. Internt mellom norske flyplasser har det i de senere årene reist om lag ti millioner passasjerer per år. I tillegg har det reist rundt fire millioner ut av landet. For begge tallene er det snakk om både passasjerer som har fløyet ordinære rutefly, og chartertrafikk. Imidlertid er ikke transferpassasjerer inkludert (<http://www.ssb.no/maanedshefte/sm10761n.shtml>).

3.4 Flyulykker; mange eller få?

Ettersom mange flyredde frykter ulykker, og da gjerne med døden til følge, er det naturlig å si noe om flyulykker og deres hyppighet. Med en ulykke tenkes det på forhold som flystyrt, eller kollisjoner i luften eller på bakken. Avbrutte landinger, kontrollerte nødlandinger eller mindre tekniske uregelmessigheter faller ikke under begrepet. Et lands økonomi antas å ha en viss innvirkning på antall flyulykker. Dette fordi vedlikeholdet og sikkerheten kan være mindre god i landene med dårlig økonomi. I Norge finnes⁴⁵ det to ledende flyselskap; SAS og Braathens. Disse selskapene har ikke hatt ulykker med dødsfall i Norge de siste 25 årene. Braathens' forrige innenlands dødsulykke var i 1972, mens SAS aldri har hatt noen dødsulykke her til lands (Ekeberg 1997, samtale med informasjonsavdeling i Braathens og SAS). I perioden 1970-1996 var det 3225 involverte i flyulykker i Norge. Av disse omkom 333. Dette var med andre flyselskap enn de to nevnte, og med privatfly. Disse 333 utgjør omlag 10% av de involverte. 2685 av de som var med i flyulykker i perioden, har ikke fått skader (Aftenposten; morgenutgave 27/12-97). Kilden sier dog intet om eventuelle psykiske eller sosiale ettervirkninger. I alt var det 676 flyulykker i Norge i det nevnte tidsrommet. En av de mest kjente flytypene er den såkalte jumbojeten, eller Boeing 747. Da den kom i trafikk skjedde det første havariet etter hele 2 millioner flyginger.

Å beregne ulykkesrisiko for et selskap, vil gi svært lave tall. Ser vi på antall personer som omkommer årlig i sivil luftfart, er det mellom 600 og 800. Her regner en med de landene som er tilknyttet den internasjonale flyorganisasjonen ICAO. Beregninger viser at dødeligheten ved en flyulykke er omlag 50 %, og at med en slik risiko må en person fly døgnet rundt i 200 år for å omkomme (Ekeberg 1997:8). Amnør (1997) viser til tall som sier det er 29 ganger så trygt å fly fremfor å reise med bil, og 18 ganger sikrere å fly enn å holde seg hjemme. Risikoen ved å fly er så liten at den for mange vil være vanskelig å gripe. Gad, Bäckström, Ehrenmark, Fröjd, Hall, Nordlund, Rosenqvist, Sundström og Sundvall (1979:63) hevder at å omkomme under en times flytur er like sannsynlig som å dø av en sykdom i løpet av en time. Det er imidlertid viktig å ha i minnet at slike tall avhenger av flere forhold; som for eksempel hvordan begreper som flystyrt og sikkerhet defineres. Videre kan tid på året eller døgnet, flyselskap og andre forhold ha betydning for sikkerhet, og dermed også for disse tallene. Selv om en flyulykke altså skjer sjelden, har den ofte dramatiske og fatale konsekvenser. Likevel er det mange som opplever at det er svært risikabelt å fly. Det er med andre ord et skille mellom folks oppfatning av risikoen

⁴⁴ Ettersom oppgaven leveres ved et norsk universitet, finner jeg det naturlig å benytte tall fra vårt land.

⁴⁵ Når dette skrives, er de to separate selskap.

og de tall en gjerne får presentert fra flyselskapene. Det er her nærliggende å kalle dette et skille mellom objektiv og subjektiv oppfattelse av risikoen ved å fly. Men kan vi si det er trygt å fly objektivt sett? Det er alltid noen som har bestemt hva som er objektivt, i den forstand at noen bestemmer hvilke standarder en skal måle noe etter. Vi må anta at data om flysikkerhet er underlagt noens interesser og formål.

Det kan virke som om det er en objektiv sannhet at det er lite risikabelt å fly, fordi så mange hevder dette, men blir noe mer sant fordi det gjentas ofte eller av mange nok? Et poeng er også at selv om mange velger å fly, kan likevel flyreiser være farlige, objektivt sett. At mange flyr, er intet bevis for at det er trygt å fly. Hvis det å fly antas å være risikabelt, kan det likevel tenkes at mange flyr fordi de ikke vet om denne høye risikoen. En måte å si noe om hvorvidt en aktivitet er farlig, kan være å se den i forhold til liknende, eller alternative aktiviteter. Risikoen ved å fly kan for eksempel sammenliknes med risikoen ved å ferdes i trafikken. I 2001 omkom 270 mennesker i trafikkulykker i Norge. Dette tallet er noe lavere enn hva som har vært vanlig de senere årene. Tallet for de siste årene har ligget over 300 (<http://www.vegvesen.no/nullvisjonen/nv01.html>). Dette tilsvarer det antall mennesker som døde i flyulykker her til lands i perioden 1970-1996.

3.5 Oppsummering

Vi har sett at utviklingen innenfor flybransjen har vært formidabel de siste 100 årene, og at det stilles strenge krav til dagens flygere både når det gjelder utdanning og oppfriskning av kunnskap samt nødtrening. Videre har jeg vist til statistikk som tyder på at det er svært mange aktiviteter som er mer risikable enn å fly.

4. Tidligere forskning

4.1 Innledning

I dette kapitlet presenteres tidligere forskning som ligger til grunn for denne oppgaven. Denne forskningen er delt i to hovedområder: For det første er det snakk om det særegne som er skrevet om temaet flyskrekk. Den andre hovedbolken er forskning som synes relevant for oppgavens problemstilling, men som ikke handler spesielt om flyskrekk. I den første hoveddelen finner vi hovedsakelig bidrag av psykologisk art, mens den mer generelle bolken er av sosiologisk karakter. I begge bolker gjøres det et skille mellom bidrag som belyser årsaker til, og konsekvenser av flyskrekk. Når det gjelder de særegne arbeidene om flyskrekk, har jeg valgt å fokusere på noen vesentlige arbeider, men ikke gå i dybden på dem. Det ville ta mye plass, og det viktigste her er en kort oversikt. De mer generelle teoriene vil bli behandlet senere i oppgaven.

4.2 Særegne teorier om flyskrekk

Her presenteres altså særegne arbeider om flyskrekk. Ettersom arbeidene er av psykologisk karakter, vil også avsnittet bære preg av det.

Da Ekeberg (1991 og 1997) og Grenness (1984) er for nestorer innen norsk flyskrekkforskning å regne, har jeg valgt å konsentrere meg mest om deres arbeider.

Alt i 1919 ble en rekke symptomer på flyredsel beskrevet (Ekeberg 1991:22). Forskere snakket her om ”aeroneurosis”, et syndrom som rammet piloter. Det var særlig snakk om piloter med erfaring fra den første verdenskrigen. Mellom verdenskrigene ble det publisert lite på feltet, men i tiden etter 1945 ble enkelte studier presentert. Som nevnt er jeg kun interessert i flyskrekk hos passasjerer i sivil luftfart. Grunnen til det er at det må sies å være langt farligere å fly militært under en krig enn å være passasjer i fredstid. En pilot i krig utsetter seg, i det minste i en viss grad, for en reell fare, særlig ved flyging i kamp. Likevel kan vi dra nytte av studiene rundt militærflygere. Også i årene etter 2.verdenskrig var forskningen konsentrert rundt militærflygere og andre personer hvis arbeidsplass var om bord i fly.

Et søk på ordet ”flyskrekk” i Bibsys⁴⁶ gir per 01.03 2002 åtte treff. Da jeg høsten 2000 skrev min teorispesialiseringsoppgave, fikk jeg med samme søkeord syv treff⁴⁷. Hovedtyngden av denne litteraturen er fra 90-tallet eller sent på 80-tallet, med unntak av en bok fra 1979⁴⁸ og en hovedoppgave fra 1984.⁴⁹ Det er altså i de senere årene det har blitt skrevet om flyskrekk. Ved å søke på ”aeroneurosis” oppnås derimot ingen treff.

Mesteparten av forskningen omkring flyskrekk er gjort innenfor psykologifaget, og hovedsakelig er det kvantitative undersøkelser det dreier seg om. Fokus er i flere undersøkelser på flyskrekkens utbredelse. Videre fokuseres det på årsaker og ulike måter problemet kan behandles på. I mindre grad har fokus vært

⁴⁶ <http://www.bibsys.no/>

⁴⁷ Ved å søke på ”fear of flying” oppnås ni treff. Dette er i all hovedsak de samme treffene som ved et søk på ”flyskrekk”.

⁴⁸ Bäckström, Nordlund og Gad (1979).

⁴⁹ Grenness (1984).

på hvordan den enkelte opplever sin egen flyskrekk, og konsekvenser av den. I Norge er det skrevet en doktorgrad om flyskrekk (Ekeberg 1990) samt en hovedoppgave i psykologi (Grenness 1984). I tillegg finnes det en rekke bøker av mer popularisert art; som blant annet har vært benyttet i forbindelse med flykurs eller egenterapi.⁵⁰

Ekeberg sier at det har vært foretatt få studier når det gjelder utbredelsen av problemet (Ekeberg 1991:19) og påpeker at det vil være stor forskjell på om folk oppfatter seg selv som flyredde, avhengig av hvor og når de blir spurt. Etter det han vet har det ikke blitt foretatt noen undersøkelse om flyskrekkens utbredelse der forskeren har intervjuet mennesker mens de befinner seg i et fly som er i luften. I en undersøkelse han selv var med å gjennomføre, svarte 24 % at de alltid er litt redd for å fly og 5% at de aldri flyr (Ekeberg 1997:72).

Årsaker til flyskrekk

Forskning og statistikk viser at det er relativt trygt å fly sammenliknet med mange andre aktiviteter mennesker bedriver til daglig (Grennes og Thrygg 1994, Ekeberg 1997). For eksempel kan vi sammenlikne antall døde i biltrafikken med omkomne i flyulykker for å si noe om sjansen for å dø i en flyulykke. Fra 1970-1996 døde det like mange i flyulykker som det gjør i et normalt år i trafikken, omtrent 300. (Vegvesenets nettside). Imidlertid er flyging en relativt ny aktivitet, når den tiden mennesket har levd på jorden uten å kunne fly tas med i betraktningen. Den første skikkelige flyturen ble foretatt så sent som i 1903 (Ekeberg 1997:5), og nyvinninger kan ofte virke skremmende på folk. Da de første togene kom,⁵¹ var det mange som løp og gjemte seg, mens andre derimot betraktet togene med skrekkblandet fryd (Ekeberg 1997:75). For mange mennesker er også en flytur noe som skjer relativt sjelden. Ekeberg peker på at mange har et tveegget forhold til det å fly, gjennom å vise en form for både frykt og beundring overfor flyene og selve flybransjen. I pionertiden var det å fly forbundet med en høy grad av risiko, mens det i dag er en allmenn oppfatning at en flyreise ikke er videre risikabelt (1991:15).

Ifølge Ekeberg har majoriteten av de flyredde slitt med problemet i mer enn ti år, noe som er vanlig når det gjelder fobiske lidelser generelt. Mens fobier for dyr gjerne inntreffer tidlig i livet og redsel for blod noe senere, er det vanlig at flyskrekken viser seg første gang i 30-årene,⁵² og at den kommer omtrent likt hos kvinner og menn. Videre er det ikke uvanlig at kvinner opplever flyskrekk etter å ha født barn, og Ekeberg antar det kan ha noe med en redsel for separasjon fra barnet å gjøre (Ekeberg 1991:49).

Psykologien har ulike måter å forklare redsel, angst og fobier på. Faget består av en rekke skoler som forklarer problemene på sin måte og har sin særegne måte å løse dem på. Dette vil være gjenstand for behandling som en del av kapittel 5.

⁵⁰ Ekeberg (1997) er et godt eksempel.

⁵¹ Verdens første jernbane ble åpnet i 1825, mens Norges første, mellom Christiania og Eidsvold, ble åpnet i 1854.

⁵² Hellström og Hanell (2000) skriver at debutalderen gjerne er tidlig i 20-årene. Det er altså en viss forskjell mellom dem og Ekeberg. Hovedpoenget er imidlertid at flyskrekk som fobi ofte inntreffer i relativ voksen alder,

Flyskrekkens konsekvenser

Tidligere forskning sier lite om konsekvenser av flyskrekk. Det er snarere årsakene som vektlegges. Imidlertid er det flere som påpeker konsekvensene flyskrekk kan ha for en persons mobilitet (Yaffe' 1987, Grenness og Thrygg 1994).

Behandling av flyskrekk

Ekeberg (1991) viser til flere arbeider som er opptatt av hvordan flyskrekk kan behandles: Ifølge Morgenstern fantes det ingen form for behandling for militært Air Force-personell med flyskrekk. Imidlertid hevdet andre at det var mulig å behandle flyskrekk. Her kan nevnes Goorney og Aitken, Daly, Lister og O'Connor. Ekeberg (1991:23) hevder for øvrig at flyskrekk hos flygere som har vært i kamp, muligens bør betraktes som en post-traumatisk lidelse, noe som trolig kan gjelde for menigmann også, for eksempel som følge av en ulykke eller kraftig turbulens. Imidlertid vil en slik opplevelse være noe annet enn kamp, ettersom det er mer tilfeldig at menigmann havner i en ulykke eller opplever turbulens. Å havne i kamp er noe flygere i større grad må regne med dersom de er med i krig. De senere årene har flyreiser blitt mer vanlig for folk flest, og flyskrekk har vist seg å være relativt hyppig forekommende blant sivile passasjerer. Ekeberg viser til at det de senere årene har vært benyttet flere behandlingsmetoder overfor militærflygere, flygere og besetning i de kommersielle selskapene, samt for passasjerer.

Det er først de senere tiårene flyselskapene har satt i gang særskilte behandlingsopplegg rettet mot folk som har flyskrekk. Dette blir behandlet andre steder i oppgaven. Imidlertid kan det være på sin plass å fokusere på budskapet i en annonse for American Airlines tilbake i 1937. Her sier selskapets direktør at det er synd problemet ties i hjel. Videre påpeker han at mennesker som flyr, gjør det av samme grunn som de bruker telefon, tar heisen eller sender telegrammer, nemlig at de når sine mål enklere og mer effektivt (Yaffé 1987:25).

Både SAS og Braathens har fra midten av 1980-tallet arrangert kurs for å hjelpe flyredde. SAS-kurset ble siden underlagt reiseselskapet VIA Flyspesialisten AS, men kursholdere og opplegg har sine røtter i SAS; og kurset går da fortsatt også under betegnelsen "SAS-kurset".⁵³ I tillegg til disse kursene hos kjente flyselskap arrangeres det også andre kurs mot flyskrekk, i regi av mindre kjente aktører.⁵⁴

I sin hovedoppgave ser Grenness (1984) på behandlingsmetoden systematisk desensitivisering, som innen den atferdsteoretiske skolen er den metoden som benyttes hyppigst i behandling av fobier. Oppgaven hennes viser at denne metoden kan behandle flyskrekk, men Grenness påpeker også at andre metoder kan være nyttige, og at ingen enkelt metode har vunnet allmenn tilslutning (Grenness 1984:II). Hun slår også fast at behandling av flyskrekk oftest har bestått av varianter av systematisk desensitivisering eller andre teknikker innenfor det atferdsterapeutiske paradigmet. I samtale (Grenness 2002) sier hun at hun bruker eksponeringsterapi, der flyskrekken møtes. Den redde møter det vedkommende frykter. Det er til en viss grad snakk om systematisk desensitivisering også, ettersom den flyredde gradvis nærmer seg problemet. Samtidig legger hun vekt på at det er det viktig å få kunnskap om det å fly.

Grenness (i Grenness og Thrygg 1994) skiller mellom to idealtyper av flyredde:

- a) de som er bekymret for (ikke fortrolige med) de tekniske aspektene ved flygingen

⁵³ I metodekapitlet har jeg redegjort for kursopplegget og hvordan jeg opplevde å delta på kurset.

⁵⁴ Se for eksempel Flight Clinic på: <http://flightclinic.com/>.

b) de som frykter de psykiske belastningene ved å fly

Hva kjennetegner så disse to ulike gruppene av flyredde?

a) Personer som er bekymret for de rent tekniske aspektene ved flygingen kan også kalles teknofober. Disse passasjerene frykter at vingene faller av eller at motoren går i stykker. Redsel for turbulens og lynnedslag er også hyppig forekommende. En teknofob er overbevist om at det er noe teknisk galt med flyet, eller at personalet i flyet ikke utfører arbeidet sitt på en tilfredsstillende måte (Gad et al 1979:39). I denne kategorien finnes passasjerer som savner å kunne ha mer kontroll over omgivelsene enn det de har under en flytur, der passasjerene for eksempel sitter fastspennet i et sete, og ikke kan gå av på neste stasjon, slik de kan på en togreise (Ekeberg 1997:76). En kan snakke om en "påtvunget passivitet" (Amnér 1997:10). Noen som passer inn i gruppe a) er mennesker som ikke liker å være passasjer i bli, men som heller vil kjøre selv.

b) Den andre hovedtypen frykter de psykiske belastningene ved en flytur. Her tenkes det på ulike former for psykisk ubehag en del mennesker kjenner eller er redd de vil kjenne når de flyr. Dette er en bred kategori. Herunder finnes fobikerne som misliker trange rom, klaustrofobikerne, og også de som frykter egne reaksjoner. Med redsel for egne fryktreaksjoner menes redsel for å besvime, ikke få puste, dumme seg ut eller miste kontrollen over seg selv. Med å miste kontrollen siktes det til såvidt forskjellige forhold som å være redd for å åpne flydøren, styrte inn og forstyrre flygerne eller begynne å gråte. I denne gruppen finnes det mennesker som leter etter signaler på at de er redde; og som av denne grunn blir nettopp redde (Gad et al 1979:39).

4.3 Forskning som ikke er relatert til flyskrekk, men som kan belyse fenomenet

I dette delkapitlet presenteres teorier som ikke er direkte relatert til flyskrekk, men som likevel kan være relevante ettersom de sier noe om årsaker til at folk frykter noe, og hvilke konsekvenser det å være annerledes⁵⁵ kan få. Først sier jeg noe om teorier som kan forklare årsakene til flyskrekk, deretter tilsvarende med hensyn til konsekvenser.

Det er en rekke teorier som kunne vært benyttet i denne sammenhengen. Etter å ha diskutert mulig fruktbare teorier med hovedveileder, kom jeg frem til å bruke de som skisseres nedenfor. Det følgende blir dermed også en kort introduksjon til de teorier som senere blir brukt for å tolke mine data.

Under årsaker sier jeg først noe om begrepet tillit og viser til et sentralt poeng i Giddens tanker rundt begrepet. Dette er nødvendig ettersom vi må anta at det er fordelaktig å ha tillit til flyet og flybransjen under en flyreise. Videre presenterer jeg risikobegrepet til Beck. Deretter kommer jeg inn på noen begreper fra virksomhetsteorien, og legger særlig vekt på livstruende virksomhet, før jeg ser på hvordan fobier kan forklare flyskrekk, og til sist sier noe om teorier om media. Dette gjør jeg fordi det innen psykologi finnes læringsteoretikere som legger vekt på at mennesker kan lære å bli redd.

Når det gjelder konsekvenser, sies det noe om hvilke konsekvenser flyskrekken kan ha for den det gjelder. Først presenteres teorien om stempling, representert ved Goffman og Beck. Deretter ser jeg på Albums (1985) begreper om forventninger til hjerteskye og deres synlighet.

⁵⁵ I betydningen ulik det normale.

Årsaker til flyskrekk

Tillit

Begrepet om tillit er ikke nytt innen sosiologi, men det er særlig i de senere årene det har blitt problematisert. Tillitsbegrepet har ligget implisitt i flere teorier, men det er altså nytt at det blir problematisert. Mens tillitsrelasjoner tidligere gjerne var grunnet på ansikt-til-ansikt-relasjoner, har vi i det moderne samfunn fått nye grunnlag for tillit (Giddens 1994). Disse kan ofte være ansiktsløse. Når det gjelder det å fly, kan vi en rekke steder i verden kjøpe en flybillett og anta at vi kommer vel frem til vår destinasjon. Som grunnlag for denne tilliten peker Aubert på flere forhold: Delvis er det visse normer som er nedfelt i samfunnet om at en transportavtale oppfylles. Videre har vi tillit til markedskreftene, til flyselskapet og personalets egeninteresser, samt vitenskap og teknologi som ligger bak konstruksjonen av flyet etc. (Aubert 1979:134). De ansatte i flyselskapet har en egeninteresse av at det går godt med selskapet, både av økonomisk karakter, og fordi selskapets ansatte også vil komme trygt ned på jorden og hjem til sin familie eller andre nære.

Risiko

Beck er opptatt av risiko og fokuserer særlig på det moderne samfunns mange nye og ikke lett observerbare risiki. Her kan nevnes problemer innenfor miljø og klima. Ifølge Beck kjennetegnes det moderne samfunn ved at det er et risikosamfunn, det vil si et samfunn der risiki er globale. I risikosamfunnet er risiki dels fordelt etter kjente klassemønstre, men i hovedsak er det moderne samfunns problemer noe som berører alle, uavhengig av klasse (Beck 1997a og 1997b). Tidligere var risiko forbundet med sykdom, manglende hygiene og fattigdom, problemer som særlig rammet de lavere klasser, ettersom de velstående hadde midler og muligheter til beskytte seg mot denne typen farer. Det samme kan gjelde for forurensing. Til en viss grad kan mennesker beskytte seg mot miljøproblemer ved å flytte ut av industriområder, men dersom jorden går under grunnet miljøproblemer, eller andre større eller mindre katastrofer finner sted, vil alle lide like mye. Slike farer er det ikke mulig å beskytte seg mot. Beck er også opptatt av hvem som skal stilles til ansvar dersom noe går galt i det moderne samfunn, og hvem som skal bestemme hvor skadelige produkter er. Risiko bygges inn i produkter eller prosesser, i motsetning til hva som gjelder tradisjonell risiko. Et kjennetegn ved risikosamfunnet er at det blir refleksivt, det er et samfunn som blir et problem og et tema for seg selv (Beck 1994:8). Videre mener Beck at ved stadig å måtte forholde seg til de mange risiki i samfunnet kan mennesket bli handlingslammet.

Livstruende virksomhet

Virksomhetsteorien betrakter forholdet mellom individ og samfunn som et indre forhold, der menneskets virksomhet betraktes som et bindeledd mellom individ og samfunn. Ved virksomhetsprosessen innvikles samfunnet i individet: Samfunnet er i individet, og individet er i samfunnet. Utfra dette kan slutes at det ikke er noen prosess der samfunnet virker på individet, men derimot en prosess der individet samfunnsmessiggjøres ved sin virksomhet i samarbeid med andre mennesker. Virksomhetsteorien betrakter altså forholdet mellom individ og samfunn som et dialektisk forhold (Broch, Enerstvedt, Fjell, Hammerlin, Hope, Huserbråten, Høydalsvik, Nygren og Rolland 1991 og Lindgaard 1999). Begrepet om livstruende virksomhet omfatter, som vi skal se, virksomhet som innebærer en villet dødrisiko, uten at aktøren ønsker å dø eller skade seg selv.

Fobier

Det er vanlig å skille mellom angst og redsel, på en slik måte at angst skiller seg fra redsel ved at den ikke er resultat av noen konkret trussel. Begrepene angst og

redsel blir likevel betegnet som tvillinger (Öhman 1994:15). Å bruke termen angst- eller fryktreaksjoner er heller ikke uvanlig. Ekeberg betrakter frykt, redsel og angst som ulike grader av samme fenomen; at organismen føler seg truet. Han mener videre at angsten er en sterk opplevelse; og at den ikke står i et plausibelt forhold til den objektive faren en opplever (Ekeberg 1997:36). Fobi kommer av det greske ordet fobos og betyr redsel eller skrekk. En fobi er ikke under viljesmessig kontroll, fobikeren kan ikke ta seg sammen. Termen fobisk frykt benyttes ved redsel i objektivt ufarlige situasjoner (Grenness og Thrygg 1994).

Læring av redsel gjennom media

En mulig forklaring på hvorfor folk frykter noe, kan som nevnt over, være at de har lært at noe er farlig (Ekeberg 1997:45 og Ôjelin, Åhslund og Brunsvik 1990). En måte å lære på er gjennom media. Hvis media slår opp en sak, eller flere liknende saker, kan dette antas å påvirke mennesker. Dette kan altså sies å være et eksempel på læring.

Flyskrekkens konsekvenser

Stigma

Goffman (1963) skiller mellom de normale og de stigmatiserte. De stigmatiserte er i besittelse av en egenskap, et utseende eller opphav, som gjør at andre miskrediterer dem. Det er ikke egenskapen i seg selv, men sammenhengen den opptrer i, som er avgjørende for om personen blir stigmatisert. Det er altså mer selve vanæren, enn det legemlige tegn vi sikter til når vi snakker om stigma.

En annen kjent stigmatiseringsteoretiker er Becker, som forkaster statistikk, medisinske analogier og funksjonalistiske definisjoner som muligheter for å avgjøre om noe er et avvik. Becker mener heller at en sosial definisjon må ligge til grunn når en kategoriserer noe som et avvik. Avviket er derfor ingen egenskap ved individet, men derimot snarere en reaksjon fra gruppen på individets handlinger, egenskaper, opprinnelse og andre forhold (Becker 1963).

Albums modell for hjertesye

Album (1985) har studert hvordan mennesker med hjerteinfarkt opplever seg selv og forholdet til andre, og hvordan de oppfører seg. Han fokuserer blant annet på pasientenes sosiale liv, og beskriver tiden fra infarkt til personen er i noenlunde gjenge igjen. Sykdommen preger pasientene i ulik grad, og Album skiller mellom fire infarktroller som er basert på pasientene og omgivelsenes forventninger til den syke.

4.4 Oppsummering

Kapitlet har vist at det meste som er gjort av forskning rundt temaet flyskrekk, er av psykologisk karakter. Det gjelder særlig på årsakssiden. Når det gjelder konsekvenser av flyskrekk, er dette et tema det ikke har vært forsket noe videre på. Det som er omtalt som tidligere forskning er altså hovedsakelig av psykologisk art, mens teoriene jeg benytter meg av, i all vesentlighet, er sosiologiske teorier. At det er et skille mellom tidligere forskning og teoriene som benyttes senere i oppgaven, skyldes at det er vanlig å betrakte flyskrekk ut fra et psykologisk perspektiv, der ønsket er å si noe om psykologiske årsaker til flyskrekk og hvorledes den kan behandles. Imidlertid har det vært mindre interesse for hvordan de flyredde oppfatter seg selv, og hvilke konsekvenser skrekken kan ha for dem. De sistnevnte problemstillingene er mitt hovedanliggende, og intensjonen er å drøfte slike forhold i oppgaven. I så måte kan den sies å representere et visst nybrottsarbeid.

5. Teori

5.1 Innledning

I dette kapitlet presenteres og drøftes de hovedteorier som ligger til grunn for oppgaven. Jeg bygger ikke på kun én teoritradisjon, men på flere ulike teorier. Først sier jeg noe om teorier som kan belyse årsaker til flyskrekk. Her trekkes det veksler på teorier om tillit og risiko, der Giddens og Beck er sentrale. Noen føler at det å fly er en svært trygg aktivitet, mens andre ikke våger å bevege seg om bord i et fly. Enerstvedt og Hammerlins (1988) begrep om livstruende virksomhet benyttes for å drøfte mulige årsaker til hvorfor det er slik. I tillegg ser jeg på hvordan psykologiske teorier om fobier samt hvordan en lærer å bli redd, kan forklare flyskrekk.

Oppgavens andre siktemål er å drøfte konsekvenser av flyskrekk, og her er en mulig konsekvens at individet stigmatiseres. Av denne grunn er stemplingsteori sentralt her, og jeg bruker Goffman og Becker i denne delen. Også Dag Albus teori om hvordan mennesker med hjertelidelser opplever sykdommen, er forsøkt overført til temaet flyskrekk. Teoriene vil jeg siden komme tilbake til når jeg drøfter mitt empiriske materiale i kapitel 8 og 9.

5.2 Årsaker til flyskrekk

Innledning

Her redegjøres det for teorier som kan være nyttige for å belyse årsaker til flyskrekk. Først behandles noen aspekter ved Giddens' teori om det moderne samfunn, før jeg ser på visse sider ved Becks teori om det samme. Deretter drøftes Hammerlin og Enerstvedts begrep om livstruende virksomhet. Avslutningsvis behandles fobier, der jeg særlig fokuserer på hvordan flyskrekk kan forklares ved hjelp av teorier om læring, eksemplifisert ved læring gjennom media.

Giddens begrep om tillit

For å føle seg trygg i et fly, er det rimelig å anta at det er en fordel å stole på flyets evne til å holde seg i luften, og på personalet. Slik sett er tillit viktig, og jeg vil derfor belyse flyskrekk ved hjelp av teorier om tillit. Begrepet tillit er ikke blant sosiologiens hyppigst benyttede begrep. Selv om begrepet implisitt har vært til stede hos flere sosiologer, er det særlig de senere årene det har blitt problematisert. Aubert (1979:133) drøfter tillitsbegrepet og mener det er en egenskap ved relasjonen mellom mennesker. Et aspekt ved et tillitsforhold er derfor forutberegnelighet. Aktørene må med en viss sannsynlighet kunne slutte seg til den andre partens fremtidige handlinger. Tillit kan også omfatte det sosiale systemet individet handler innenfor og overfor. Det kan som et eksempel dreie seg om stabiliteten i det samfunnet en er en del av. Aubert mener også at tillit forutsetter at individet vet hvordan det skal handle for å oppnå relasjoner som fremmer dets interesser.

Som fenomen kan tillit oppstå som en følge av flere faktorer: Aubert nevner nærhet, likhet og komplementaritet. En forutsetning er at disse faktorene har hatt en viss varighet. Tillit kan også ha andre basiskilder, som er forankret i samfunnsstrukturen, på makronivå. Således kan tillit fungere som bindeledd mellom avstand eller ulikhet. Aubert (1979:133) hevder at mennesket ofte satser på at systemer, teorier og teknologi en ikke kan fatte mye av, er til å stole på. Han mener det utfra en slik mer eller mindre "blind tillit" kan oppstå et konkret tillitsforhold til piloter, flyvertinner og folk i andre bransjer, som f.eks. leger og tannleger.

Et sentralt aspekt ved tillit, i motsetning til fortrolighet, er at førstnevnte ikke retter seg mot kjente erfaringer og opplevelser; men derimot mot fremtidige forhold. Tillit kan sies å være noe mer abstrakt og generaliserbart enn informasjon (Korsnes, Andersen og Brante (red).1997:327).

Giddens definerer tillit slik:

“den tiltro til personer eller abstrakte systemer, som gøres mulig ved at kaste seg ud i en tro, som sætter parantes om uvidenhed eller mangel på information” (Giddens 1996:280).

Giddens diskuterer tillitsbegrepet og viser hvordan det er tett knyttet til fremveksten av det moderne samfunn. Slik han ser det, er de former for organisering som utvikles i Europa på begynnelsen av 1600-tallet unike, sett i forhold til tidligere samfunnsformer. Til grunn for utviklingen av disse nye organisasjonsformer, og dermed det moderne, ligger et samspill mellom ulike faktorer. Giddens trekker frem blant annet informasjonskontroll, kapitalisme og industrialisme. Det nye samfunnet er mer dynamisk og forandrer seg hurtig. Videre er det kjennetegnet ved en rekke moderne institusjoner som for eksempel nasjonalstaten og vårt politiske system. Denne dynamikken skapes i følge Giddens av tre forhold (Andersen og Kaspersen 1996:405):

- *atskillelse av tid og rom

- *utleiringsmekanismer

- *modernitetens reflektive karakter

Jeg vil presentere disse, med hovedvekt på aspekter som er relevante for hvordan flyskrekk kan forstås sosiologisk.

1. Atskillelse av tid og rom

I førmoderne kulturer var tid bestandig forbundet med rom. Ofte var tidsregningen noe varierende og mindre presis. Da det mekaniske uret ble oppfunnet, var dette et viktig bidrag til atskillelsen av tid og rom. Med modernitetens ekspansjon på 1900-tallet og en standardisering av kalendere ble tid og rom mer atskilt. I dag foregår en vesentlig del av vår interaksjon ikke lenger på samme tid og sted. Mens hjem og lokalmiljø tidligere var sentrum for en familie, kan den i dag være spredt over store avstander i tid og rom. En familie kan for eksempel bestå av personer som befinner seg i ulike land, men som kommuniserer via brev, telefon eller e-post. Andre i familien søker kanskje etter kunnskap på Internett (Andersen og Kaspersen 1996:405).

Atskillelsen av tid og rom er den viktigste forutsetningen for de sosiale systemers utleiring. Et godt eksempel på denne atskillelsen er at abstrakt tid kan måles ved hjelp av klokken, og abstrakt rom ved hjelp av kartlegging. Ved å kople disse målemetodene sammen kan også tid og rom sammenkoples på nye måter, et nærliggende eksempel er rutetabellen.

2. Sosiale systemers utleiring

Giddens benytter begrepet utleiring⁵⁶ når han peker på et av modernitetens trekk, nemlig at de sosiale relasjoner i samfunnet løftes ut av lokale interaksjonskontekster, for så bli restrukturert på tvers av uavgrensede tid-rom-avstander (Giddens 1990:26). I de premoderne samfunn, der tid-rom-atskillelsen eksisterte i mindre grad, var institusjoner og handlinger mer innleiret i lokalsamfunnet.

⁵⁶ På engelsk benytter Giddens ”termen” embedded. Det nærmeste gode norske ordet en kan finne for dette er altså utleiring.

I moderne samfunn endres dette, fordi interaksjon nå foregår atskilt av tid og rom. Interaksjonen er ikke lenger lokalisert i det nære lokalsamfunnet, men på tvers av samfunn, og til ulik tid. Giddens sier at de sosiale relasjoner løftes ut av lokalsamfunnet av visse utleiringsmekanismer.

Det er to utleiringsmekanismer. Den ene kaller Giddens symbolske tegn. Dette er utvekslingsmedier (Andersen og Kaspersen 1996:406). De kan sies å utgjøre et eget system. Penger er et eksempel på slike symbolske tegn, ettersom de har den egenskap at de kan sette tiden i parentes. En pengeseddel har den egenskap at den senere kan benyttes til å skaffe eieren en vare eller tjeneste. Den standardiserte verdien penger har, representerer et brudd med oppfattelsen av rom. Personer som ikke møtes fysisk er i stand til å foreta en handel ved hjelp av penger. Slik sett løftes en transaksjon ut av lokalmiljøet, eller transaksjonsmiljøet, og det skapes et interaksjonsmønster på tvers av tid og rom (Kaspersen 1995:124).

Den andre mekanismen Giddens diskuterer, er de såkalte ekspertsystemer. De er altså en annen utleiringsmekanisme. I det daglige møter moderne mennesker en rekke ekspertsystemer. Slike systemer er en del av vår hverdag, selv om mange av oss ikke kjenner til, eller kan forstå, hvordan de virker. Det er for eksempel mulig å forflytte seg med bil eller fly over lange avstander uten å vite noe om hvordan en bil eller et fly kan bevege seg (Andersen og Kaspersen 1996: 406).

Til sammen kaller Giddens symbolske tegn og ekspertsystemer for abstrakte systemer.

3. Modernitetens refleksive karakter

Giddens definerer refleksivitet som en slags regelmessig anvendelse av den viten vi erverver oss og benytter i forbindelse med organisering og endring av samfunnet. Det er både institusjoner og individer som besitter slik viten (Andersen og Kaspersen 1996: 407). Begrepet ”refleksivitet” er et begrep Giddens har hentet fra Garfinkel, men han har redefinert det underveis. For Giddens eksisterer det to former for refleksivitet: Den ene er universell for menneskelig handling. Idet vi handler reflekterer vi over handlingen og regulerer til tider handlinger etter våre refleksjoner. Den andre formen for refleksivitet er en type refleksivitet som er et av trekkene ved moderniteten. Her foregår en refleksjonsprosess, på så vel institusjonelt nivå som på individnivå. Giddens mener denne prosessen har stor betydning for endringer i moderne systemer og i sosiale organisasjonsformer. Eksempler på slik form for refleksivitet kan være at stater avholder folketellinger og at enkeltmennesker følger med på et TV-program om hagestell for å kunne drive en grønnsakshage bedre (Kaspersen 1995:125-126).

Det moderne samfunns refleksivitet må ikke forveksles med det at vi har oppnådd mer viten enn før, slik at vi på sett og vis kan kontrollere vår historie. Refleksiviteten innebærer, eller medfører, en grunnleggende usikkerhet om den nye vitens gyldighet. I prinsippet kan vi ikke være sikker på om en tilegnet viten vil bli endret eller stående (Kaspersen 1995:127).⁵⁷

I det førmoderne samfunnet var menneskers interaksjon preget av ansikt-til-ansikt-nærvær. Forpliktelsene i et slikt samfunn er ansiktsforankrede. Det er i slike samfunn slektskapsrelasjoner, eller relasjoner i lokalsamfunnet, skaper de miljøene en er i. I det moderne samfunnet foregår mer av interaksjonen i ansiktsløse forpliktelser. Mens mennesker i det førmoderne samfunnet forholdt seg til for eksempel

⁵⁷ Et eksempel på dette kan være forskning rundt alkohol. I en og samme uke kan det komme to forskningsrapporter som kan hevde at to glass vin om dagen er henholdsvis meget helsefremmende og svært farlig.

medisinmannen, må de i det moderne samfunn forholde seg til legevitskapen, som kan sies å være det Giddens betegner som et ekspertsystem.

Risiko slik Beck ser begrepet

Ettersom jeg har behandlet Giddens' teorier om tillit og ontologisk sikkerhet, er det naturlig å trekke inn Beck her. Med sin bok *Risikogesellschaft* fra 1986 oppnådde Beck hurtig klassikerstatus. I boken peker Beck på at industrisamfunnet har begynt å produsere sin egen undergang gjennom forskjellige former for forurensing. Et kjennetegn ved denne risikoen er at den ofte er global, som eksempel på dette kan en tenke seg et kjernekraftverk, og Beck benytter begrepet "det globaliserte risikosamfunnet". Han skriver at: "Nøden er hierarkisk, smoggen demokratisk" (Beck 1997a:49). I motsetning til tidligere, er det mange av de nye risiki som ikke kan sanses.

Beck deler inn samfunnsutviklingen i tre stadier. Han er her opptatt av samfunnsutviklingen i vesten. Disse er det førindustrielle samfunn, industrisamfunnet og risikosamfunnet. Det førstnevnte kjennetegn er at fenomen av uforståelig art blir forklart ved religion eller autoriteter. Her er utdanningsnivået lavt, og menigmann har ingen forutsetning for å forstå den vitenskapelige eller teknologisk utviklingen. Neste trinn er altså industrisamfunnet, som preges av sterk tro på teknologi og vitenskap. Et godt eksempel her er Norge i de første tiårene etter andre verdenskrig. I risikosamfunnet har vitenskapen mistet sin posisjon som den ubetingede autoritet. Mennesker tror ikke lenger at alle problemer kan løses av vitenskapen. Å leve uten risiko har mennesket aldri gjort. Det karakteristiske ved risikosamfunnet er derimot at risiki er mindre synlige. Et eksempel kan være radioaktiv stråling, som rammer uavhengig av klasse og økonomisk situasjon. Det som kan kalles "nye farer" er av en slik art at det er vanskelig for folk flest å foreta en vurdering av risikoen de innebærer. Dette er også farer det er vanskelig å beskytte seg mot, noe som kan føre til en følelse av hjelpeløshet. Ved en flyreise stoles det på at produsenten har laget et trygt og flyvedyktig fly. Videre stoles på flyselskapet og dets sikkerhetsrutiner, og på piloten. Den enkelte passasjer er imidlertid i liten grad i stand til å vurdere hvor trygt det er å fly. Beck skiller mellom naturlige og teknologiskapte risiki, og har blitt kritisert for at han mener risikosamfunnet i all hovedsak inneholder de sistnevnte. Også i dagens samfunn finnes risiki som ikke er teknologiskapte, eksempelvis sykdommer.

Beck viser til at mange tror vitenskapen er den eneste gjenværende autoritet i vår tidsalder, men mener dette er galt. Imidlertid viser han til at vitenskapsmenn ofte er svært uenige. Det er ikke feiltakelsene ved vitenskapen som har underminert dens stilling, men derimot dens suksess. I takt med at vitenskapen har blitt praktisert mer fremgangsrikt har den blitt omdannet til en kilde for refleksiv usikkerhet. Innen vitenskapen snakkes det i sannsynlighetstermer som ikke utelukker det verst tenkelige. Og det verst tenkelige skjer nå og da, uten at noen stilles til ansvar. Beck mener samfunnet er blitt et laboratorium, men at det ikke finnes noen eksperimentator som styrer det hele, og at ansvaret dermed pulveriseres.

Definisjoner av begrepet risiko

Ordet risiko benyttes på en rekke måter, og det stammer fra italiensk, der "risco" betyr "det som skjærer" og hentyder til "klippene"; som var det farlige punktet på sjøreisene fra det 12. og 13. århundres bystater. Risiko er det sjøfarten og varene møter på havet. Den som ikke tar en risiko, får heller ingen sjanse. Det er kun ved å løpe en risiko at en sjanse oppnås, som igjen rommer muligheten for en storegevinst, men også for det totale tap (Beck

1997b:9). I dagligtale benyttes gjerne ordet risiko om sannsynligheten for at en skade skal skje. Her siktes det ikke til den faktiske skaden, men til en mulig skade.

Innen Bayesisk beslutningsteori brukes risiko om en tallstørrelse som angir sannsynligheten for et uønsket utkomme. Her er 1 topp risiko, altså at skade skjer hver gang, det vil si i hvert tilfelle, mens 0 angir at skade aldri kan skje.

Innen kvantitativ risikovurdering er risiko sjansen for at noe vil skje. Det kan være gjennomsnittlig årlige tilfeller av dødelighet i forhold til en gitt populasjon.

Når det snakkes om risiko i forbindelse med forsikring, er det sjansen for tap det siktes til (<http://www.dmmh.no/~ses/www-ses/tekno/risiko.htm>). En måte å måle risikoen for å oppleve en flyulykke kan være å se denne i forhold til antall flyturer som gjennomføres uten uhell.

Kan begrepet livstruende virksomhet som forklaring på folks flyskrekk?

Noen mennesker er altså så redde for å fly at de aldri gjør det, mens andre ikke affiseres av en flytur i det hele tatt. Jeg vil i dette avsnittet drøfte en mulig årsak til dette, ved å benytte meg av begrepet livstruende virksomhet (Hammerlin og Enerstvedt 1988).

Virksomhetsteorien har en noe annen måte å se på forholdet mellom mennesket og samfunnet enn de fleste andre teoriretninger, som blant annet driftsteorier og rolleteorier (Broch et al. 1991). Virksomhetsteoretikere mener at det i disse mer ortodokse skolene finnes et utvendig forhold mellom individ og samfunn. Ifølge Enerstvedt er dette for en nivåfeil å regne:

“Feilen som gjøres i de resonnementer hvor individ og samfunn blir vurdert i forhold til hverandre, er at det uten å være reflektert, sammenliknes en biologisk kategori – individet – med en sosial kategori – samfunnet, istedenfor forholdet mellom to sosiale kategorier, som feks. personlighet- samfunn. Vi kan kalle dette for en nivå-feil.” (Enerstvedt 1982:46).

Virksomhetsteoriens syn på forholdet mellom individ og samfunn er at dette er et indre forhold, der bindeleddet mellom individ og samfunn er nettopp menneskets virksomhet. Samfunnet innvikles i individet, gjennom virksomhetsprosessen, slik at samfunnet er i individet og individet i samfunnet (Broch et al. 1991). Med termen “virksomhet” forstår Enerstvedt (1982:38) en spesifikt menneskelig aktivitet. Virksomheten er menneskets psykiske og fysiske aktivitet, og den styres av bevisste mål. Et karakteristisk trekk ved virksomhet er at vi knytter oss til gjenstander når vi gjør noe. Vi benytter for eksempel verktøy, møbler eller transportmidler. Videre er det alltid kommunikasjon til stede i enhver virksomhet. Virksomheten er kollektiv, noe den er i relasjon til gjenstander. Selv om vi arbeider alene, benytter vi gjenstander, som en blyant eller et bord, som er produsert i en kooperativ virksomhet (Broch et al 1991). Vår virksomhet som mennesker er en prosess som involverer andre personer, natur og ulike gjenstander (Hammerlin og Larsen 1997/1999:205).

Kan det å fly karakteriseres som en virksomhet?

Det må kunne svares et rimelig klart ja på dette spørsmålet, ettersom en flyreise⁵⁸ har begge kjennetegnene på en virksomhet i seg. Den som flyr, knytter seg til gjenstander. Den mest nærliggende gjenstanden er selve flyet

⁵⁸ Med “flyreise” tenker jeg på hele prosessen fra reisen blir foreberedt, via billettbestilling, oppholdet på flyplassen før flyet tar av, selve flyturen, tiden på destinasjonen, og reisen hjem, til passasjeren er tilbake i sin bopel.

passasjerer sitter i, men flypassasjerer knytter seg også til andre gjenstander om bord i flyet, på flyplassen og andre steder.

Å fly er også noe kollektivt. Folk reiser ofte sammen med andre, men de som reiser alene benytter også gjenstander som er laget av andre, i det som ble omtalt som en kooperativ virksomhet. Flyet, med alle dets deler, kan tjene som eksempel også her. Det samme kan landingssystemer eller bestikket som brukes ombord i flyet.

Er det å fly en særegen virksomhet, eller er det en del av en annen virksomhet?

For noen, for eksempel en flykaptein, kan å fly sies å være en særegen, nødvendig, virksomhet, ettersom vedkommendes yrke er å fly. Dette er kapteinens hovedanliggende. Når det gjelder en hobbyflyger, vil tilfellet være noe annet, ettersom vedkommende her flyr på fritiden og ikke er pilot av yrke. Virksomheten er fortsatt særegen, men ikke nødvendig. For mine ni informanter som har gått flykurs, må det å fly sies å være en del av en annen virksomhet, for eksempel en del av å arbeide eller reise på ferie. Informantene flyr da som en del av en feriereise eller fordi de skal på en konferanse.

Et poeng for Hammerlin og Enerstvedt (1988) i deres forståelse av selvmord, er å forstå virksomhetens meninger. Vi har over sett at å fly kan betraktes som en virksomhet, og at den i noen tilfeller kan sies å være en særegen virksomhet, men at den også kan være del av en større virksomhet. Forfatterne skiller mellom frivillig og nødvendig virksomhet. Den frivillige virksomheten finnes hovedsakelig i aktiviteter mennesker bedriver i fritiden, mens nødvendig virksomhet stort sett utføres i yrkeslivet. Dette skillet følger delvis skillet mellom lek, spill og fritid på den ene siden, og (lønns)arbeid på den andre.

Hammerlin og Enerstvedt skiller mellom ulike former for virksomhet, og bruker begrepene dødsvirksomhet, livsvirksomhet og livstruende virksomhet. Dødsvirksomhet (Hammerlin og Enerstvedt 1988:109) er:

" (...) all virksomhet som innebærer en villet egenskade med antatt alvorlig utfall, enten målet er å dø eller ikke."

Det er ikke enkelt å operasjonalisere et slikt begrep, ettersom det er subjektive kjennetegn som ligger til grunn for det. I dødsvirksomheten er det døden som har forrang, mens det i livsvirksomhet er livet som har fortrinn.

Imidlertid er ikke alle villedte egenskader dødsvirksomhet. Det er ikke en dødsvirksomhet hvis utøverne ikke vet at det er farlig å bedrive virksomheten (Hammerlin og Enerstvedt 1988:109). Det å røyke er ikke en dødsvirksomhet dersom individet ikke kjenner farene aktiviteten fører med seg.

Flere av informantene påpeker at de føler det er trygt å fly, statistisk sett, men at det ikke hjelper dem, fordi de likevel føler at det er farlig. Selv om de altså kjenner til statistikk vedrørende flyulykker, føles det ikke trygt for dem å fly. Risikoen ved å fly er så liten at den for mange vil være vanskelig å gripe (Ekeberg 1997).⁵⁹ Det eksisterer her et skille mellom sjansen for å dø i en flyulykke, og informantenes oppfattelse av risikonivået når en flyr. Hammerlin og Enerstvedt (1988) benytter begrepet livstruende virksomhet om virksomhet som har

⁵⁹ Det er imidlertid viktig å ha i minnet at tall som sier noe om denne risikoen avhenger av en flere forhold; som hvordan begrepene flystyrt og sikkerhet blir definert. Videre kan tid på året eller døgnet, flyselskap etc. ha betydning for sikkerhet, og dermed også disse tallene.

som kjennetegn at den innebærer en villet dødsrisiko, men at utøveren ikke har noe ønske om å skade seg selv eller dø.

En psykologisk forklaring: Fobier

Jeg vil her si noe generelt om fobier, og også noe mer spesifikt vedrørende flyskrekk. Ettersom dette er en oppgave i sosiologi, behandles kun de viktigste aspektene når det gjelder fobier. Hovedsakelig vil jeg holde meg til et læringsteoretisk perspektiv, ettersom jeg er interessert i hvordan medias dekning av flyskrekk eventuelt kan føre til at folk blir redde for å fly.

Når et menneske responderer med intens frykt i forhold til en stimulus, et objekt eller en situasjon de fleste mennesker ikke anser som farlig, er det vanlig å si at vedkommende har en fobi. Det er her en klar uoverenstemmelse mellom reaksjonen og den reelle situasjonen vedkommende befinner seg i (Hellström og Hanell 2000:13). Fobikeren innser vanligvis det irrasjonelle ved fobien, men kjenner seg likevel ikke til pass i den aktuelle situasjonen. En vanlig strategi da er å unngå det fryktede, enten det er en situasjon, et objekt eller noe annet. Selv om mange har en eller flere irrasjonelle redsler, regnes ikke noe for å være en fobi før det har en viss innvirkning på individets dagligliv (Atkinson 1996:517). Slike innvirkninger kan være at vedkommende ikke våger å ta heis eller oppholde seg på visse steder. Det at fobikere gjør store anstrengelser for å unngå det fryktede, kan føre til en bekreftelse på at det var lurt å unngå objektet eller situasjonen (Grenness og Thrygg 1994). For å klassifisere mentale lidelser benyttes gjerne Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders, forkortet DSM. Manualen revideres med visse mellomrom, og den gjeldende kalles DSM-IV (Atkinson, Atkinson, Smith, Bem og Nolen-Hoeksema 1996:513). I DSM-IV skilles det mellom tre former for fobier. Jeg vil redegjøre kort for dem, og si noe om hvordan flyskrekk kan plasseres i forhold til disse idealtypene.⁶⁰

a) Den første formen for fobi er såkalt enkel fobi, som ytrer seg som frykt for et spesifikt objekt, et dyr eller en situasjon. Graden av enkel fobi vil kunne variere. Noen har kun dette ene objektet, eller situasjonen, de er redde for, mens andre kan ha flere, eller mange, fobier som dermed påvirker store deler av deres liv.

b) Videre har vi sosial fobi. Personer som har sosial fobi føler seg usikre i sosiale sammenhenger. De kan ha vansker med å spise i andres nærvær eller entre en talerstol. De engster seg for at andre sitter og betrakter dem, for eksempel mens de arbeider.

c) Tredje kategori er agorafobi. Det er den mest vanlige formen for fobi blant folk som søker hjelp mot sine fobier. Ordet er gresk, og betyr ”frykt for markedsplassen”. Agorafobikere er redde for å begi seg inn i ukjente settinger, og for å havne i situasjoner der de ikke raskt vil kunne få den hjelpen de måtte trenge

⁶⁰ For alle tre fobikategoriene gjelder det at de forekommer oftere hos kvinner enn menn, uten at denne forskjellen finnes mellom barn av ulike kjønn. Mange vil mene at gutter og jenter oppdras ulikt når det gjelder håndtering av redsel, og at kvinner lettere søker hjelp, mens menn for eksempel bruker alkohol for å mestre sin redsel. Som nevnt har jeg ikke fokusert på kjønnsforskjeller i oppgaven, da det er flyskrekkens årsaker og konsekvenser jeg har vært opptatt av. For sosial fobi er det en sammenheng mellom inntekt, utdanning og sivil status; slik at folk med lav inntekt, liten utdanning og som er enslige er overrepresentert blant fobikerne. Når det gjelder agorafobi og spesifikke fobier, er det derimot ikke noen slike sammenhenger. En mulig grunn til dette kan være at dersom en har en sosial fobi tidlig i livet, velger en bort yrker der en lett havner i sentrum og blir midtpunkt (Hellström og Hanell 2000:41).

(Hellström og Hanell 2000:19). Disse fobikerne unngår gjerne reising, åpne områder og folkeforsamlinger. En agorafobiker vil kjenne uro både i lukkede rom eller på en overfylt buss, men også i åpent landskap, for eksempel ved et digert hav eller en tom gate (Atkinson 1996:517).

Som vi så, betraktes noe som en fobi dersom det har visse innvirkninger på dagliglivet. Folk flest flyr ikke til daglig, men noen er avhengig av å reise med fly flere ganger i uken, og også for folk som flyr sjeldnere, kan flyskrekken virke hemmende. Flyskrekk betegnes da også ofte som "flight phobia" på engelsk, for eksempel i tittelen på doktoravhandlingen til Ekeberg (1991).⁶¹ Folk som lider av flyskrekk, rapporterer ulike forhold de føler er problematiske. Noen misliker å være høyt oppe, andre synes det er ubehagelig trangt i et fly. Videre er det vanlig at flyredde føler at de mister kontroll når de flyr. De har ikke mulighet til å gå av dersom de ønsker det, men er derimot nødt til å være i flyet til det lander på bestemmelsesstedet. Flyskrekk som fobi har, i motsetning til flere andre fobier, en relativt sen debutalder, omlag 22 år. At skrekken på et vis "oppdages" såvidt sent, kan dels forklares med at det er gjerne i voksen alder at folk får behov for, og muligheten til å fly (Hellström og Hanell 2000:69).

Folk som er redde for å få panikk under reisen kan sies å havne under agorafobi. Her kan redselen gå på at de frykter de skal miste kontrollen over seg selv. Noe av det folk frykter, kan være å besvime eller kaste opp. Går redselen på andre forhold, som det å være høyt oppe i luften, at det er trangt eller at sitter fastspent, sier vi at skrekken er en form for spesifikk fobi (Hellström og Hanell 2000:67-68). I studier av flyskrekk viser det seg at omlag halvparten av de flyredde havner i kategorien for agorafobi, mens den resterende halvdel har en spesifikk fobi.

For fobikere som kommer i en situasjon der de møter problemet, oppstår det raskt en rekke kroppslige reaksjoner. I slike situasjoner må kroppen altså gjøre seg klar til å yte maksimalt, og da må den ha økt tilførsel av blod til musklene. En slik økt blodtilførsel krever at hjertet må slå raskere. Pulsen og blodtrykket endres. Videre blir kroppen anspent. Det er også vanlig å bli rød i fjeset og at kroppen skjelver. Andre reaksjoner kan være at pupillene utvides og at munnen blir tørr. I forbindelse med reell fare er slike reaksjoner viktige og nødvendige for hurtig å kunne reagere, og dermed forsvare seg (Hellström og Hanell 2000:24). Når kroppen er i en slik beredskap, vil også kroppsdeler som ikke er spesielt nødvendige i en krisesituasjon, bli tappet for energi og styrke; og den redde vil for eksempel kunne merke at fordøyelsen går tregere. Grunnet kroppens økte spenning produseres det varme, og kroppen kvitter seg med denne spenningen gjennom svetting. De nevnte endringene i puls og blodtrykk fører gjerne til kraftig hjertebank, mens den økte svettingen kan gi frysninger gjennom kroppen (Berge og Repål 1997:53-54).

Hvordan forklares fobier psykologisk?

Innen psykologifaget forklares fobier på flere måter, og jeg vil her kun kort redegjøre for en av disse forklaringene, nemlig en behavioristisk.⁶² Dette perspektivet er et læringsteoretisk perspektiv, der det skilles mellom generalisert angst og fobier. Det førstnevnte viser til tilfeller der en person ikke føler seg i stand til å takle hverdagens mange utfordringer og krav. Fobier betraktes derimot som unnvikelsesresponser som er lært

⁶¹ I et enkelt søk i Bibsys på "flight phobia" var Ekebergs (1991) doktoravhandling det eneste treffet jeg fikk.

⁶² I tillegg betegnes gjerne psykoanalyse, en biologisk tilnærming og kognitiv psykologi som de andre skolene innen psykologifaget.

enten gjennom skremmende erfaringer eller ved å registrere fryktresponser hos andre mennesker. Det å lære noe kan betraktes som å øke evnen til å klare nye oppgaver, gjennom økt forståelse og bedrede ferdigheter. Fysiologen Pavlov har beskrevet det som kalles betingede reflekser (Ekeberg 1997:45). Han observerte en sammenheng mellom stimuli og kroppslige reaksjoner hos hunder. Når en hund ser mat, skiller den straks ut spytt, ved en refleks.⁶³ Overført til psykologiske termer fungerer maten som en stimulus samt at sekresjonen av spytt er en respons. At hunden utskiller spytt som refleks på mat er noe som skjer uten at noen særskilte betingelse er oppfylt, så som læring. Av denne grunnen kalles det for en ubetinget respons. Likeledes betegnes maten som en ubetinget stimulus. Pavlov oppdaget at hundene skilte ut spytt før de så maten, og at dette kunne skje alt når de hørte klirringene fra matskålene. Spyttutsondringen, altså hundens respons på mat, var blitt betinget til en ny stimulus, nemlig klirringen. I dette tilfellet kalles spyttutsondringen for en betinget respons, mens klirringen er en betinget stimulus. Etterhvert fremkalte han salvering ved å la hunden høre lyden uten at det ble servert mat i det hele tatt.

Denne betingingen Pavlov beskrev, kalles klassisk betinging. Betinging kan også skje på andre måter. I en behavioristisk teori vil flyskrekk kunne betraktes som betinget. Innen læringsteoriske behandlingsformer søkes det å lære mennesker å endre sin lite gunstige atferd. På samme måte som den kan læres, kan den også avlæres, eller avbetinges. Slike metoder er ifølge Atkinson et al. (1996:562) svært effektive mot fobier. Prinsippet går ut på at fobien erstattes med en respons som er uforenlig med engstelse, nemlig avslapning. Pasienten lærer først å slappe dypt av, og konstruerer et hierarki over det vedkommende er redd for. Benyttes systematisk desensitivering, skal pasienten slappe av kombinert med å tenke på det som gjør vedkommende redd. Første trinn er det minst farlige, og siden foregår en stadig opptrapping i angsthierarkiet. Ved *in vivo exposure* skal vedkommende oppsøke de farlige situasjonene med en gang, fra den minst skumle og oppover i hierarkiet.

Læring av redsel gjennom media

Jeg vil på side 77 vurdere hvordan flyskrekk presenteres i media. Grunnen til at jeg har valgt å fokusere på dette, er at en mulig forklaring på hvorfor folk frykter noe, kan være at de har lært at noe er farlig (Ekeberg 1997:45 og Ôjelin, Åhslund og Brunsvik 1990). En måte å lære slikt på er gjennom media. Hvis media slår opp en sak, eller flere liknende saker, antar jeg at dette vil påvirke mennesker.

Jeg vil ikke her gå noe videre inn på ulike teorier om hvordan media vinkler saker, det vil bli for omfattende i denne sammenheng, og nøyer meg derfor med å si noe kort om to teorier rundt dette.

Hernes (1984) viser hvordan journalister bruker et helt spesielt språk som vrir nyheter slik at de skaper oppmerksomhet. Journalisters språk hevdes å bestå av teknikker som polariserer og tilspisser. Det kan derfor spørres om det publikum tilegner seg av kunnskap gjennom media kan sies å være i overensstemmelse med virkeligheten, eller om det er en fordreieelse av den. Peterson (1996) mener at pressens uttrykk om at den "bare speiler virkeligheten" ikke er til å stole på. Tvert imot mener han at pressen er en levende kraft, som skaper virkeligheten. Utfra en slik tankegang kan det tenkes at pressen kan skape en setting eller atmosfære av flyskrekk. Gjennom å fokusere på flyskrekk, og kanskje benytte store overskrifter om kontrollerte sikkerhetslandinger, kan en mulighet være at pressen nærer opp under folks flyskrekk. Mathiesen (1993) viser

⁶³ Med refleks tenkes her på en ufrivillig, ikke innlært respons på en gitt stimulus (Bunkholdt 1986:43).

hvordan media kan forenkle og tilspisse nyheter, og at bransjen kan ha en tendens til å godta noe som et faktum uten tilstrekkelige undersøkelser av sannhetsgehalten i dette. Journalister kan for eksempel omtale en kontrollert sikkerhetslanding som en ”dramatisk nødlanding”. Dette kan gjøres for å selge bedre, men det kan være stor avstand mellom måten dette blir slått opp, og slik hendelsen faktisk var. I tillegg til å overdrive kan også media ha en tendens til å se på noe som en trend selv om det ikke er grunnlag for det. Best (1999:91) mener at en tommelfingerregel for journalister er at dersom noe inntreffer tre ganger, er det en trend. I så tilfelle kan tre personers utsagn i media om sin flyskrekk, bli vinklet slik at det virker som om flyskrekk er et økende problem, og at mange er plaget av det.⁶⁴

5.3 Flyskrekkens konsekvenser

Her drøftes ulike teorier som kan belyse forhold rundt synlighet og reaksjoner fra andre når det gjelder flyskrekk. Dette er nødvendig fordi det viser seg at det er svært forskjellig hvor synlige mine informanter ønsker å være rundt sin egen redsel. Først sies noe om hvordan tre teoretikere ser på forhold som synlighet/usynlighet, og på hvordan informantene blir vurdert av omverden. De tre teoretikerne er Goffmann, Becker og Album. Mens de to førstnevnte i hovedsak fokuserer på stigmatisering av individet, er Album opptatt av hvordan mennesker med en sykdom opplever den, og hvordan deres oppførsel er preget av sykdommen.

Goffmans teori om stigmatisering

Goffman gjør et skille mellom de normale og de stigmatiserte, men understreker at mer eller mindre alle vil oppleve å bli stigmatisert i løpet av livet, og at det derfor er lite hensiktsmessig å anslå noen tall for hvor mange som lider av stigmatisering (Goffman 1963:154). Goffmans teori er et generelt rammeverk, som kan brukes til å forstå alle typer avvik. Stigma er den skammen en aktør påføres dersom vedkommende har en fysisk skade, ser avvikende ut eller bedriver en atferd som ikke faller inn under det som betraktes som normalt, eksempelvis prostitusjon eller kriminell aktivitet. Begrepet er ikke helt entydig, noe Goffman har blitt kritisert for. I dagligtale benyttes det mer eller mindre om enhver form for ille ansett person, gruppe, egenskap, yrke eller om steder (Hove 2001:8). Opprinnelig brukte de gamle grekerne begrepet stigma til å betegne legemlige tegn hvis funksjon var å synliggjøre eller avsløre noe spesielt eller frastøtende ved personen. Disse tegnene ble skåret eller brent inn i kroppen, slik at alle kunne se dem. Slike personer burde unngås, spesielt på offentlige steder. Personer som bar et stigma var gjerne slaver, syke eller kriminelle. I dag betegner stigma mer selve vanæren enn legemlige tegn. En person kan for eksempel føle seg stigmatisert fordi han eller hun ikke har arbeid eller mangler en kroppsdel. Stigmaet anvendes for å betegne en egenskap som kan sies å være miskrediterende for bæreren av stigmaet. Goffman skiller mellom tre typer av stigma (Goffman 1963:154):

- 1) kroppslige stigma: Dette kan være i form av ulike fysiske misdannelser.
- 2) karaktermessige stigma: Det Goffman betegner som ”karaktermessige feil”. Her kan vi finne trekk som viljesvakhet, spesielle politiske meninger eller sykdommer.
- 3) tribale stigma: Dette er stigma grunnet på rase, religion og nasjonalitet.

⁶⁴ En annen måte dette kan gi seg utslag på, er at dersom tre fly, i løpet av kort tid, blir holdt igjen av sikkerhetsmessige årsaker før de får ta av, kan media slå det opp og skrive om farlige fly.

Hove (2001:13) mener at individer med fysiske eller tribale stigma oftere er avslørt, fordi slike stigma lett synes. Karaktermessige stigma er derimot sjeldnere avslørt, fordi de kan skjules enklere. Det er for eksempel lettere å skjule sin småkriminelle hverdag, enn en manglende arm eller et hodeplagg som viser hvilken religion en person tilhører. En annen forskjell mellom fysiske og tribale stigma på den ene siden, og karaktermessige stigma, er at de to første er noe aktøren i mindre grad kan gjøre noe med selv. Innehaveren regnes som regel ikke å være ansvarlig for å mangle en arm eller kommer fra et bestemt sted, mens det å være kriminell betraktes oftere som noe selvvalgt.

Lewis (i Gilbert og Andres 1998:130) drøfter skam og stigma og mener at stigma vil variere avhengig av tid og kultur. Som et eksempel på dette trekkes alderdom frem. I den vestlige verden kan det synes som om det å eldes er mindre ettertraktet enn før. Mennesker farger for eksempel håret for å skjule at det er i ferd med å bli grått. Som en kontrast trekkes det japanske samfunn frem, der alder er tettere knyttet til visdom. Det sentrale fellestrekk for de ulike kategoriene er at det dreier seg om individer, som i vanlig sosial interaksjon uten problemer ville blitt akseptert. Likevel blir de ikke det fordi de har en egenskap, med andre ord besitter et stigma, som de øvrige ikke kan unngå å vie oppmerksomhet. Dette stigma kan føre til at dem vedkommende omgås, vender seg bort, idet de ser bort fra aktørens andre egenskaper. Disse andre egenskapene blir med andre ord skjøvet til side, selv om de kunne gitt vedkommende berettigelse til samvær med de øvrige mennesker i vedkommendes miljø. Den aktuelle egenskapen, stigmaet, gjør individet uønsket. Vedkommende havner ikke i kategorien *de normale*, som består av de som ikke avviker negativt fra samfunnets normer i den enkelte situasjon. Jeg vil senere i oppgaven se om Goffmans teori kan være egnet til å belyse de flyreddes situasjon. I den sammenheng vil fokus ligge på hans stigma nummer 2, nemlig det karaktermessige stigma.

Beckers stempelingsteori

Becker er en av 60-årenes stempelingsteoretikere, eller ny-Chicagoianere, i likhet med Goffman. Han er opptatt av hva som fører til et avvik, altså selve prosessen. Slik Becker ser det, må det foreligge to forhold for at en person skal kunne karakteriseres, eller stemples, som avviker. Becker (1963:4-8) drøfter hvordan det kan avgjøres om noe er avvikende, og stiller opp fire mulige fremgangsmåter. Jeg vil her presentere disse, og hvordan Becker forholder seg til dem:

a) Statistikk: Ved bruk av statistiske mål vil avvik kunne være det som avviker fra gjennomsnittet. Det kan bestemmes at avvik er det som er et avvik av en viss størrelse, eller at alt som ikke er gjennomsnittlig, er avvikende. Becker synes dette kan bli en litt enkel form for kategorisering, for med statistikk som kriterium vil de kjevhendte og rødhårete være avvikere.

b) Medisinsk analogi: Dette er en patologisk modell. Her defineres avvik som noe sykt i forhold til det som betraktes som normalt eller friskt. En syk kroppsdel kan være et eksempel, men som Becker sier; et problem vil bli at det kan være vanskelig å definere hva som er sykt.

c) Funksjonsanalyse: Dersom samfunnet betraktes som en organisme, vil det som er en trussel eller fare mot organismens opprettholdelse, være et avvik. Det vil være dysfunksjonelt. Becker vurderer også denne metoden, men mener det er vanskelig å benytte den. Det blir et politisk spørsmål hva som skal til for å sikre samfunnets opprettholdelse, og hvem har så makt til å avgjøre hva som er funksjonelt for et samfunn?

d) En sosial definisjon: Her er vi ved det synet som ligger Becker nærmest. En avvik er her en person som ikke klarer å overholde de normer og regler som hersker i den gruppen vedkommende er en del av. Avvik er

altså ikke en egenskap ved individet, men snarere en reaksjon fra gruppen. Det er imidlertid begrensninger også ved en slik definisjon. Becker påpeker at denne måten å definere avvik på ikke tar høyde for at et samfunn består av ulike grupper. Han ender opp med en helt konstruktivistisk definisjon av hva avvik er: Avvik er det som med suksess stemples som avvik.

Hvorvidt flyskrekk kan betraktes som avvik utfra en eller flere av disse definisjonene er blant det som drøftes i kapitel 9.

Albums modell for hjertesyke

Album (1985) har studert hvordan mennesker med hjerteinfarkt opplever sykdommen og oppfører seg. I artikkelen fokuserer han blant annet på pasientenes sosiale liv og beskriver tiden fra infarkt til personen er i noenlunde gjenge igjen. Sykdommen preger pasientene i ulik grad, og Album skiller mellom fire infarktroller. Disse rollene er basert på pasientene og omgivelsenes forventninger til den syke. Rollene kan illustreres slik i tabells form:

		Andres forventninger	
		Ja til sykeroller	Nei til sykeroller
Egne forventninger	Ja til sykeroller	a) De fullt ut syke	b) De bitre
	Nei til sykeroller	c) De kjempende	d) De friske

Jeg vil kort eksemplifisere hvordan Album benytter seg av disse typologiene, for senere i oppgaven å benytte dem på mitt eget materiale. Typologiene er idealtyper og Album understreker at ingen av dem han studerte er slik i virkeligheten.

a) I kategorien for **de fullt ut syke** finner vi personer som etter infarkt har tilegnet seg en ny selvoppfatning. Også livsinnholdet er endret. Mennesker i denne kategorien gjør snarere et nummer ut av infarkt enn å hemmeligholde det. Pasienter som er fullt ut syke er i hyppig dialog med helsevesenet, er gjerne med på særskilte aktiviteter for hjertesyke og er ofte aktive i Landsforeningen for hjerte-og lungesyke. Ut fra den fullt ut sykes perspektiv er det vanskelig for andre å gripe hvordan det er å leve med sykdommen, men de forklarer villig om virkningene av sykdommen. Som vi ser av tabellen, er det enighet mellom hva vedkommende selv mener, og hvordan andre oppfatter personen. Livet for de fullt ut syke er således relativt konfliktfritt. Folk i denne kategorien kan ta sykdommen innover seg, og har intet problem med å innrømme at de er redde. Noen ser sykdommen som determinert og leter etter årsaken bak infarkt.

b) **De bitres** problem er at de altså anser seg selv som syke, mens deres omgivelser ikke deler dette synet. Det blir en kamp for å bli trodd. Skepsisen kommer fra ulikt hold: De bitre kan ha vansker med å bli akseptert som syk av leger, trygdeverket, familie og venner. En måte anerkjennelse kan oppnås på er etter synlige anfall, da de kan tjene som bevis på at pasienten virkelig er syk.

c) **De kjempende** er pasienter som ikke vil gå med på at de er syke, trass i at omgivelsene, som for eksempel leger eller familie mener det motsatte. Kampen mot å bli karakterisert som syk har ulike funksjoner: Den holder motet oppe for pasienten, kombinert med at han eller hun oppnår en viss aktelse fra samfunnet.

d) **De friske** er mennesker hvis infarkt ikke betraktes som sykdom, men derimot som en episode av ubehagelig karakter. Her avfeies gjerne infarkt som et hendelig uhell. Personer i denne gruppen fortsetter sitt gamle liv, og omgås de samme mennesker som før. De sender ikke ut signaler om sykdommen til andre, og mottar heller ingen forventninger om hvordan de skal opptre.

5.4 Oppsummering

Vi har sett på ulike teorier som kan være med på å belyse årsaker til flyskrekk, og hvilke konsekvenser skrekken kan ha. Når det gjelder årsaker har vi sett på Giddens teori om tillit, Becks fokus på risikosamfunnet og Enerstvedt og Hammerlins begrep om livstruende virksomhet. Hva konsekvenser angår har vi sett på teorier om stigmatisering, representert ved Goffman og Becker, og Albums modell for hvordan mennesker kan handle når de er hjertesyke.

6. Presentasjon av informantene

I dette kapittelet presenteres informantene mine. Dette for at leseren skal kunne vite hvem de er under den senere analysen.

6.1 Biografiene - informantene i korte trekk

Her presenteres mine ni informanter ved hjelp av korte biografier, som inneholder rent faktiske data om dem. I tillegg har jeg tatt med ett sitat fra hver av informantene, som sier noen om den enkelte.

Amanda: “Jeg kan godt stå på Karl Johan og fortelle om det, jeg!”

Amanda er født i 1954, er bosatt i Bærum med mann og to tvillingdøtre på 13. Hun jobber som lærer i ungdomsskolen. Amanda er født i Sverige og bodde også i Tyskland i oppveksten, før hun kom til Norge da hun var 17 år. Amanda har fløyet to-tre ganger årlig de siste årene.

Sara: “Det er den følelsen av å være så langt oppe i lufta, og ikke skjønne hvordan egentlig det flyet skal klare å holde oss oppe i lufta.”

Sara er født i 1963, bor i Fetsund med mann og to døtre på seks og ti år. Informanten arbeider som selger i et trykkeri og er født i Sverige der hun bodde til hun var ti år. Sara har fløyet én til to ganger per år de siste årene.

Britt: “Særlig de som er redde selv, skjønner det jo veldig godt. Andre igjen fnyser jo av det.”

Britt er født i 1964 og bor i Bærum med sin mann og deres to døtre. Barna er fem og syv år gamle. Britt arbeider som administrativ konsulent/bookingansvarlig i en restaurantkjede. Britt fløy ikke mellom 1985/86 og 1991. Fra dette tidspunktet fløy hun en sjelden gang frem til kurset i 2001.

Hanne: “Broren min mente at jeg bare spilte, for å få oppmerksomhet.”

Hanne er født i 1982. Hun bor i Oslo samme med sine foreldre. Hennes eldre bror har flyttet hjemmefra. Hanne jobber i en barnehage, og har planer om å studere ved Universitetet i Oslo, blant annet sosiologi. Hun skal snart flytte sammen med kjæresten sin. I de senere årene har fire-fem flyturer per år vært det vanlige for Hanne.

Gry: “Jeg sitter for meg selv med angsten.”

Gry er født i 1960 og bor i Oslo med mann og to sønner. Den ene har hun med sin tidligere mann, som døde en tid etter at de ble skilt. Den yngste sønnen har hun sammen med sin nåværende ektemann. Gry jobber som administrasjonssekretær i et firma i flybransjen. I løpet av et vanlig år har hun fløyet tre ganger.

Roger: “Jeg har mangla en masse referansepunkter for å oppleve det her som en trygg situasjon, sånn at jeg har sitti med en veldig utrygghetsfølelse og hissa meg selv opp!”

Roger er født i 1969, og bor i Oslo sammen med sin kone. De har ingen barn. Roger arbeider med konseptutvikling for firmaer, blant annet med reklamer til websider etc. De siste to årene har han ikke fløyet, men før det fløy han en gang eller to per år.

Bertine: “Vi fant vel ut at jeg hadde et veldig sånn kontrollbehov.”

Bertine er født i 1950. Hun bor på Jessheim med sin mann og en sønn på 18. Hun har også to døtre på 32 og 21, som har flyttet hjemmefra. Bertine arbeider på Gardermoen⁶⁵ og har mulighet til å fly billig. Hun har fløyet flere ganger per måned.

Lars: “Også var det militæret. Da fløy jeg. Det endte med at jeg på veg hjem fra en perm fikk et fly til å mellomlande, og [de] slapp meg av.”

Lars er født i 1967. Han bor i Oslo med sin kone, en datter på syv og en sønn på åtte. Lars er administrerende direktør i et firma i IT-bransjen. I perioden 1995-2001 fløy han ikke.

Ragnar: “Det som var mitt største handicap, det var jo i forbindelse med jobben, ikke sant?”

Ragnar er født i 1972. Informanten bor i Oslo, er nyskilt og har kjæreste. Han arbeider som frilans-journalist, hovedsakelig i et magasin myntet på menn. Ragnar fløy ikke mellom 1993 og 2000.

⁶⁵ Av anonymitetshensyn velger jeg ikke å nevne hva hun arbeider med på Gardermoen, annen enn at hun er ansatt i SAS.

7. Flyskrekkens ytring

7.1 Innledning

I dette kapitlet viser jeg ved hjelp av en del eksempler hvordan flyskrekken ytrer seg for mine ni informanter. Jeg skiller mellom deres opplevelser av årsaker og konsekvenser. Disse opplevelsene blir analysert i henholdsvis kapittel åtte og ni.

7.2 Opplevelser som sier noe om årsaker

Informantene snakker i ulik grad om det de anser som årsaken, eller årsakene, til at de ble reddet for å fly. Jeg vil her kort si noe om noen av disse opplevelsene av hvorfor de er reddet. Det er altså svært forskjellig hvordan informantene har opplevd årsakene til sin flyskrekk. Noen har følt at deres flyskrekk egentlig ikke er så merkelig, fordi de er i besittelse av livlig fantasi, har opplevd noe ubehagelig i forbindelse med flyging eller har kjente som har flyskrekk. Hanne er et godt eksempel på det. Hun sier hun har en livlig fantasi og opplevde at moren hennes var redd under Hannes første flyreise:

”Det var vel når jeg var 10 eller 11. Og da fløy jeg med moren min, alene, skulle til København, for å besøke faren min, han bodde der en periode. Og hun har jo flyskrekk selv, eller hadde mye mer før, hun har ikke nå lenger, i samme grad. Og da husker jeg bare at hun blant annet... det er jo selvfølgelig veldig galt av mor å gjøre, tok blant annet og drakk litt sprit for å roe seg. Ikke mye, lissom, bare akkurat en liten slurk. Og satt sånn og lukka øynene, knipte igjen øynene når vi letta, og sånne ting. Og da ble jo jeg redd. (...) smitteeffekten på meg, da.”

Hanne mener altså at hun tror mye av flyskrekken skyldes denne uheldige opplevelsen i ung alder, nemlig at hun lærte at det er farlig å fly. Andre synes det er svært pussig at de har blitt rammet av flyskrekk, fordi de ikke har hatt andre liknende plager i livet. Her kan Ragnar trekkes frem som et godt eksempel. Han merket flyskrekken helt momentant på en innenlands flytur da han var over 20 år:

”Og under innflyvninga til Fornebu, som flyplassen het da, så var’e ett eller annet som skjedde, asså. Det var helt uforklarlig. Atte nå går’e te’ hælvetete. Uten at jeg på noe som helst vis har no’ logisk forklaring på det”

Ragnars beskrivelse er altså stikk motsatt av Hannes. Mens hun ser på en spesiell hendelse og forklarer mye av skrekken sin med den, skjønner ikke Ragnar hvordan han fikk flyskrekk. Disse to måtene å tenke rundt årsaker er typiske i materialet mitt: Enten mener informantene at de har opplevd noe ubehagelig, eller så finner de ingen forklaring på skrekken i det hele tatt.

7.3 Opplevelser som sier noe om konsekvenser

Her sier jeg noe om hvordan informantene har opplevd konsekvensene av sin flyskrekk. Det å være redd for å fly kan ha en rekke konsekvenser, for eksempel for den enkelte flyredde person, vedkommendes familie, venner og arbeidsplass, flyselskapene og for samfunnet. Under gjennomføringen av intervjuene, la jeg vekt på at dette er et av de mest spennende temaene i min oppgave, og informantene hadde da også fargerike, gripende og, i noen tilfeller, triste historier å fortelle omkring de konsekvenser flyskrekken har hatt. Noen eksempler på dette kan være Britt, som ikke våget fly til kjæresten sin i Australia, eller Roger, som har reist mye med tog i jobbsammenheng til tross for at han har ønsket å fly og har vurdert flyreiser som det mest rasjonelle. Jeg vil her

fokusere på de konsekvenser flyskrekken får for den enkelte og vedkommendes familie, venner og kollegaer. Det som er av interesse er i dette kapitlet er de sosiale konsekvenser. Det kan også tenkes en rekke psykologiske og kroppslige konsekvenser, som for eksempel ubehag før en flytur, eller at de redde utvikler skrekk for andre ting de gjør i dagliglivet. Disse konsekvensene kan igjen påvirke deres liv, og det er her en sammenheng mellom det psykiske og det sosiale.

De fleste av mine informanter er svært glad i å reise og sier de gikk på kurset for å kunne reise mer, eller for at reisene ikke lenger skulle ødelegges av deres redsel for å fly. Hannes utsagn eksemplifiserer dette på en god måte:

”Asså jeg ville jo bare bli kvitt flyskrekken, for det er jo veldig plagsomt å ha, hvertfall når jeg er så glad i å reise, så vil jeg jo bare kunne reise og... jeg har lyst til å reise og reise liksom. Men det blir liksom ikke noe av fordi at jeg prøver på en måte i det lengste å unngå det. Jeg har veldig lyst til å reise, men jeg tenker...’ Ja, jeg kan det neste år...’ Jeg hadde bare lyst til å bli kvitt det, og prøve på en måte, å kunne være med på... jeg er jo med på alt som skjer og sånn... av vennene mine, men likevel... jeg vil være mer sånn pådriver! Også det med at jeg skulle på den klasseturen, for jeg hadde jo hatt et ganske kraftig sammenbrudd, sommeren før.”

Som Hanne sier, ønsker hun å være en pådriver i vennegjengen. Dette er også et poeng som går igjen hos noen andre informanter. Amanda synes det er fint å kunne planlegge flere reiser etter kurset. Før følte hun at hun bare ble med når andre foreslo noe, mens hun nå kan finne på reiser selv, uten at det er andres forslag. Noen av informantene, eller deres nærmeste, arbeider også i bransjer som har med det å reise å gjøre, og kan for eksempel få billige billetter: Gry jobber i et firma som produserer landingssystemer til flyplasser. Tidligere arbeidet hun i et reisebyrå som har med fergereiser å gjøre. Bertine er ansatt i SAS, mens Rogers kone tidligere arbeidet i flybransjen og nå er i turistnæringen her i Norge. Amandas søster er flyvertinne og har muligheten til å be med Amanda på rimelige flyreiser. Andre informanter reiser mye i jobbsammenheng: Som journalist er Ragnar ofte på oppdrag rundt i Europa. Britt er av og til utenlands i forbindelse med sin jobb, og det er mulig restaurantkjeden hun jobber i, skal etablere seg i USA. Lars er direktør i et IT-selskap; og har således også behov for en del reising i forbindelse med sin jobb. Også de øvrige informantene ønsker å reise mer, eller at reisene kan gjennomføres med mindre ubehag.

Disse sosiale konsekvensene kan ytre seg i privatlivet, men også i jobbsammenheng. I dagens samfunn benyttes fly hyppig, både i forbindelse med feriereiser og i arbeidsøyemed. Når det gjelder reiser i forbindelse med utdanning vil slike inkluderes i kategorien for reiser gjennom jobben, slik at denne kategorien rommer alt som ikke er reiser av sivil art. I det følgende behandle disse to kategoriene for seg, og først ser jeg på de konsekvenser flyskrekk har i privatlivet.

Private reiser

Her tenkes det på reiser foretatt med familie, kjæreste eller venner. For noen har flyskrekken ført til problemer eller konflikter i forhold til mennesker de interagerer med. Blant de intervjuede, nevner Amanda dette. Faren arbeidet i Tyskland, og hele familien flyttet dit. Hun sier:

”Fikk nok problemer til faren min, for det var jo liksom hans skyld at jeg måtte opp i de derre fordømte flyene; fordi vi hadde flytta (...).”

Dette kan sies å være blant de mer dramatiske konsekvensene av skrekken, mer vanlig er det at det blir tungvint å reise på ferier, eller at de flyredde reiser mindre enn ønskelig, noe Amanda reflekterer rundt:

”Nei, altså, jeg har i grunn alltid fløyet når jeg har ... når noen har bedt meg med, eller jeg har skullet et sted, eller at vi har bestemt at vi skal dit og dit på ferie... Jeg tror ikke jeg har latt meg stoppe... Men

det vet jeg i grunnen ikke, fordi at nå, [etter at hun gikk kurset] når jeg plutselig befinner meg i København, hvor jeg plutselig befinner meg i Düsseldorf og Venezia, skal til Madrid i september... det er vel noe at på en måte at du, at jeg ubevisst har kuttet ut tanken på at det og det skal vi gjøre. Du får en tanke... 'kanskje vi skulle reise dit og besøke dem, eller kanskje vi skulle gjøre det...', men den tanken blir jo stoppet egentlig før den er født, og da vet du jo egentlig ikke hvor mye du har kuttet ut!"

Dette å reise mindre enn ønskelig går igjen. Informantene ble blant annet spurt om de har avbestilt noen tur grunnet redsel. Britts svar er dekkende: "Nei, for da har jeg ikke bestilt den!" Andre derimot har avbestilt, eller trukket seg fra reiser i siste liten. Dette gjelder Roger og Ragnar. Begge syntes dette var trist. Roger skulle tre uker til USA, men på vei til Gardermoen bestemte han seg for å droppe turen:

" (...) da hadde jeg gått og grua meg no' forferdelig veldig lenge, et par måneder' (...) jeg vet ikke om den ble avbestilt (...) jeg... jeg dukka bare ikke opp, så tokke' jeg fikk igjen no billett eller no'. Jeg (skulle) reise alene. Det var nok også del... deler av grunnen til at jeg aldri kom meg opp i flyet. (Jeg) var på toget, på... etter å ha landa her i Norge. Jeg mellomstoppa her. Skulle ta flyet fra Oslo(...) Jeg var enormt skuffa over meg sjøl! Et så skikkelig nederlag. Jeg var i så dårlig form. Det trigga en aldri så liten depresjon, det der altså. For jeg var skikkelig langt nede i lang tid (...) såpass at jeg liksom grein og grein i et halvt døgn."

Rogers flyskrekk fikk konsekvenser for hele hans tilstand. Ikke bare gikk han glipp av ferien, han ble også deprimer og nedfor. Han forteller at han følte at han ikke levde tydelig, og utdyper dette med å si at han ikke levde i kontakt med seg selv. Ragnars siste flytur før han gikk på kurs, skulle gått fra Trondheim til København:

" ... Det var en ikke-refunderbar billett, og da jeg hadde jeg faktisk sjekka inn, og går opp trappa og bare ser inn i kabinen... jeg hadde jo selvfølgelig holdt meg våken i en uke på forhånd, ikke sant? Hehe... Og ser inn i kabinen, og tenker: 'Nei, det her ikke' snakk om, asså.!' Bare: 'Nei!', bare snur også går ut."

Ragnar var dermed utmattet før flyturen, noe som neppe er særlig gunstig. Han skriver⁶⁶ at han tittet inn og så en rekke dumdristige mennesker, som var helt uanfektet av det faktum at de snart skulle dø. Han var helt sikker på at flyet ville styrte. Om det å trekke seg fra flyturen skriver han at han bare mumlet noe uforståelig til flyvertinnen, og gikk ned flytrappen. Videre skriver han at han var lettet over å ha tatt en klok beslutning, men at han var engstelig for hvordan han skulle meddele avgjørelsen til personen som skulle møte ham på Kastrup. Ragnar nevner også flere negative konsekvenser av at han har vært redd for å fly:

" Det har ført til... det har ført til problemer i samliv. Ved at... asså det er klart at kjæresten min, eller min kone, som var den psykiske stabiliteten selv, hun fant det helt absurd, helt urimelig, at vi skulle ta tog helt ned til Italia når vi kunne fly, ikke sant?! Dyrere og sånn, og lenger og mer ukomfortabelt. Så... og det var faktisk en belastning på forholdet, asså. Helt klart. Vi måtte planlegge fereaktiviteter etter min fobi. Når hun selv ikke led av problemet hadde hun vanskelig med å forstå meg. Det gikk til tider utover husfreden, selv om det nok neppe var grunnen til at vi skilte lag. (...) Og studietur. Det var problemer da jeg studerte russisk."

Det hører med til at historien at Ragnar ikke deltok på studieturen. Noe tilsvarende opplevde Britt for noen år siden, da hun hadde en kjæreste fra Australia, men vegret seg for å fly dit:

"Jeg orket ikke tanken på å fly den gangen. Jeg hadde en kjæreste derfra [Australia], og han besøkte meg her. Vi ville selvsagt være sammen, men jeg fortalte aldri hvorfor jeg ikke ville komme til Australia. Tiden gikk og etter hvert fant jeg ut at dette ikke var riktig person for meg, og var faktisk glad til. I dag ville jeg ha reist, men jeg synes fremdeles at veldig lange reiser virker litt skremmende."

⁶⁶ Kilde her er en artikkel på Internett. For å sikre informantens anonymitet har jeg valgt ikke å oppgi adressen artikkelen kan finnes på.

Som det fremgår, sier Britt at denne gutten ikke var den rette for henne; men slik hun fremstiller det, og fortalte det på flykurset, var det et sterkt ønske for Britt å besøke ham, og der og da var det et stort problem for henne.

Et aspekt som går igjen, er at flyskrekken har ødelagt selve ferien, så vel som tiden forut for den. Flere informanter forteller om netter uten søvn forut for en flytur; og om at de under ferien har grudd seg for hjemreisen. Sara forteller levende om manglende matlyst og redsel den første gang hun merket flyskrekken. Dette var på en tur da hun som 17-åring var på Mallorca:

” (...) jeg ble jo helt låst asså, så hele ferien var jo ødelagt (...) jeg hadde ikke matlyst, jeg spiste ikke på en uke... Jeg gadd ikke å pakke på vegen hjem! Så... Nei, jeg hadde ikke lyst til å reise hjem igjen.

Her ser vi igjen, som hos Ragnar, at den flyredde er *overbevist* om at flyet vil styrte. Lars har ønsket at barna hans skal få komme til Syden igjen, ettersom de likte seg så godt der. Han sier det har blitt mange ferier i Norge, og våre nærmeste naboland:

”Det er trist, det er trist! For mine barn er veldig glad i Syden, og varmen (...) Nå skal våre barn få lov til å komme til Syden igjen, og da må jeg bare mestre det! (...) jeg kan kjøre bil... jeg kan kjøre bil til Tyskland... jeg kan ta tog til Tyskland [i jobbsammenheng], men jeg *kan ikke* kjøre bil til Hellas, med hele familien!”

I slike tilfeller rammes altså en hel familie av den flyreddes problem.

Forretningsreiser

Med begrepet forretningsreiser forstås her alle ikke-private reiser, så som reiser i forbindelse med jobb, kurs, utdanning etc. Dette kan være reiser betalt av den reisende selv eller av andre. Også i arbeidslivet har flyskrekken fått konsekvenser for flere av dem jeg intervjuet. Sara er den eneste som sier at hun ikke ville søkt en jobb dersom denne medførte hyppige flyreiser. I sin jobb reiser Sara sjelden, men det forekommer. Hun forteller om dette:

”I jobbsammenheng... så har det jo vært at du har tvinga folk til å ta toget med deg rundtomkring (...) Det har ikke vært no’ stort problem egentlig, for det er ikke mye jeg reiser sånn, så da er det bare innenlands stort sett. Og det er greit egentlig å ta bil. Så det hakke’ vært no’ problem. Og den ene gangen så... så... vi diskuterte ikke så mye asså, men jeg sa at jeg kunne godt tenke meg å slippe, hvis du ska’ på et viktig møte, at du slipper å være helt... å bli skikkelig dårlig, da er det ikkeno’ ålreit asså, hvis det bare er sånn fram og tilbake (...) jeg har liksom bare sagt at enten så kan jeg være hjemme eller...”

Også flere av de andre intervjuede mener at deres yrke ikke tilsier mye flyging, eksempelvis Roger som jobber innen webdesign og sier jobben er lokalt basert, og at han derfor ikke flyr ofte. Det samme gjelder Amanda, som er lærer. Imidlertid er det også informanter som har stort behov for å reise i sitt arbeid, og da hovedsakelig med fly, av tidsmessige årsaker. For dem har flyskrekken vært en faktor som har påvirket deres mobilitet i jobbsammenheng. En av dem med størst behov for å reise er Lars, direktøren i et IT-firma. For ham har flyskrekken ført til visse utfordringer. Både i hans forrige og nåværende jobb hemmet flyskrekken ham:

”Før jeg begynte å fly igjen har det hemmet meg, jeg var direktør for et annet softwareselskap også. Det var riktignok veldig forankret i Norge, hvor vi drev med norske skatteregler og norske økonomisystemer. Så da hadde jeg ikke stort behov, men jeg fikk noen tilbud, som jeg... hvis jeg hadde fløyet hadde takket ja til! Eh... her i [firmanavnet], så driver vi en [anonymisert]; og jeg har kjørt bil til Berlin, jeg har vært mange turer i Sverige, jeg har vært litt rundtomkring, og tatt forferdelig mye tog! Og reiser... har behov for å reise en god del. Jeg leder tross alt dette her! Men... asså... det har funket! Men det har gitt meg begrensninger! Klart! Jeg har begynt å grue meg fra jeg bestilte, eller fra jeg bestemte meg for å reise. Og så har jeg egentlig gått med en

følelse av at...’ Ja, jeg skal gjøre det, men jeg vet jeg har en escape!’ I veldig mange tilfeller har jeg bestilt fly i forbindelse med jobben, og så har jeg dagen før, eller rett før, ombestemt meg, og tatt bil eller tog, eller hva det måtte være isteden.”

Lars sier også at han ikke ville droppet å søke en jobb som ville innebære mye reising, men at han har tenkt en del rundt dette:

” Nei, men jeg har tenkt på det [ikke å søke en jobb med mye reising i]. Nå har det ikke vært noe ’issue’. Det er jo først i den jobben jeg har nå, at det blir mye reising, men det har jeg tenkt at det får jeg bare løse undervegs... Så jeg har ikke, nei jeg har ikke avstått fra det (...)

Noen ganger har Lars’ kollegaer blitt med ham og reist på annet vis enn med fly:

”De har... i ett tilfelle så kjørte vi bil til Berlin, der fikk jeg med meg en, klarte å overbevise ham om at det var skummelt å fly! Det var han enig i! Og i ett annet tilfelle, her på jobben, så tok vi båt og tog Norge rundt, på en sånn runde vi hadde for å besøke en del forhandlere. Og da måtte stakkar’n humpe rundt på disse, ja hurtigrutene på Vestlandet i dårlig vær, og det var jo vesentlig mer skummelt det enn å fly! (...) bilturen til Berlin, den var vi egentlig skjønt enig om at det var egentlig en ålreit tur. Så det var greit! Han som ble reist Vestlandet rundt, med småbåt og tog, syns ikke det var så veldig ålreit, så han fløy hjem. Jeg kjørte bil.”

Journalisten Ragnar har også behov for å fly en del i forbindelse med jobb. Når han har reist privat, har han inntatt en anseelig mengde alkohol, noe han ikke synes er noen gunstig løsning hvis han flyr i jobbsammenheng, ettersom oppdragene skal gjennomføres på kort tid. Det blir ingen tid til å ta seg inn etter å ha drukket store mengder alkohol:

”Asså veldig mye jobb skjer på 1-2 dager, ikke sant, nede i Sør-Europa, for eksempel England. Og da får’u’kke gjort no’ den dagen, og for’e andre så blør’u for’e dagen etter også, ikke sant?”

Til tross for konstruktive arbeidsgivere, som har godtatt Ragnars flyskrekk mener han at redselen for å fly har vært et handicap. Han har for eksempel måttet takke nei til ulike oppdrag. På spørsmål om han har droppet å søke en jobb han vet vil innebære regelmessige flyturer, svarer han:

” Nei, det har jeg faktisk ikke gjort, asså! Det har jeg ikke gjort. Men jeg har merka det når jeg først har kommet inn i jobben at jeg må si nei til ting. (...) det har vært et enormt handicap, et enormt handicap. Jeg har... i jobbsammenheng har det gjort at jeg ikke kan utføre den jobben jeg bør gjøre.”

Blant mine informanter er det altså hovedsakelig på den private arena problemene har kommet. Som vi har sett, er det i forbindelse med reiser i familiesammenheng mange synes flyskrekken har vært mest problematisk. Dette henger dels sammen med at informantene har hatt mindre behov for å reise i jobbsammenheng; mens de med familien har ønsket å reise på ferie; og at barna skal få oppleve andre deler av verden enn Nord-Europa. At informantene snakker mest om problemer i forbindelse med privatreiser, kan skyldes at alderssammensetningen i utvalget er slik at mange av informantene er i 30-årene og har ektefeller og barn. Videre er de fleste informantene rekruttert fra kurs som ble avholdt på vinteren, eller tidlig vår. Det er til tider relativt vanskelig å få plass på disse kursene, og mange deltar på kurs på den tiden av året for å kunne være i stand til å fly på sommeren.

En konsekvens av et problem kan være at individet forsøker å mestre det på best mulig måte. I det følgende fokuseres det på ulike måter informantene har mestret skrekken på:

Alle mine informanter har altså gått et kurs hvis formål er å hjelpe mennesker til å bli trygge i luften. Informantene har således foretatt et aktivt valg, en beslutning om å gjøre noe konkret, som et forsøk på å lære seg teknikker eller erverve seg kunnskap og våge å fly. De har villet mestre flyskrekken sin. På dette punktet er alle informantene like, de har alle gått på kurs. De skiller seg imidlertid fra hverandre når det gjelder tiden *forut*

for kurset. I tillegg til en rekke ulikheter mellom informantene med hensyn til kjønn, alder, bosted, utdanning og andre bakgrunnsvariable, er de også ulike når det gjelder hvordan de har tilpasset seg sin flyskrekk, noe jeg vil si noe om her. Her foretas to skiller. Det ene skillet er mellom informanter som tilpasser, eller mestrer, sin flyskrekk på en åpen måte versus de som gjør det i det skjulte. Med åpen menes her at de ikke gjør noen forsøk på å skjule at de misliker å fly og at de utfører aktive handlinger for å mestre skrekken. Et eksempel på dette kan være at de sier fra til besetningen at de er redde for å fly og kanskje besøker cockpit mens flyet er i luften. Amanda sier at hun kjenner alle kapteinene i SAS etter utallige besøk i cockpit. Et annet eksempel er Lars som har hatt stort utbytte av å holde flyvertinner i hånden. En skjult tilpasning vil kunne være strategier som ikke å si fra om redselen, benytte seg av piller eller ulike lykkesjenstander. Britt fortalte for eksempel nesten ingen om skrekken før hun gikk kurset. Et annet eksempel på skjult tilpasning kan være Hannes lykkesokker:

”Jeg har jo mista de lykkesokkene, da! Jeg har ikke brukt dem på kjempelenge. Men jeg hadde jo masse lykкетин... lykkesmykker, lykkesokker og alt sànn. Men så sa jo hun Solveig [Grenness] at vi burde prøve og ikke knytte oss til de tingene... at angsten kan på en måte sitte i de sokkene... så jeg har ikke brukt det siden (...) jeg følte meg ganske trygg. Det var liksom en slags... det var jo de sokkene mormoren min døde i. Som hun hadde fått av meg, liksom. Så da tenkte jeg at hvis jeg har på dem, så vil ikke noe gærn’ t skje med meg, for da passer jo hun på meg, liksom. Sànne ting.”

Hanne har imidlertid vært åpen om skrekken og blant annet besøkt kapteinen fremme i cockpiten. Hennes tilpasning er derfor åpen, det er kun lykkesokkene som her tjener som *eksempel* på hva skjult mestring kan være.

Det andre skillet går mellom hva jeg vil kalle positive og negative midler. Her siktes det til de ulike måtene skrekken kan mestres på. Blant positive midler finnes mestringsstrategier som søker å gjøre noe med såvel symptomer som den bakenforliggende årsaken til problemene; altså metoder som ikke bare hjelper der og da, det vil si i flyet når redselen kommer, men som også gjør at den flyredde på sikt kan fly med mindre uro i seg. Slike midler kan blant annet være å lese om flyets oppbygning eller oppsøke psykolog eller besøke en flyplass og observere passasjerer og ansatte der. Jeg har tatt utgangspunkt i hvordan informantene selv omtaler de midler de benytter, med andre ord hvordan disse midlene blir vurdert av informantene. Det kan altså være ulikt hva som kan betraktes som positive og negative midler, men de av mine informanter som sier noe om dette, mener at store mengder alkohol ikke er et positivt middel. Når det gjelder bruk av medikamenter er informantene mer positive. Her kan det innvendes at bruk av piller kan føre til at flyskrekken blir for sykdom å betrakte. Denne tankegangen er ikke forfulgt.

Det motsatte vil være negative midler. Her menes midler som fører til atferd som ikke hjelper på sikt, men som kun demper skrekken der og da. Slike midler kan også bli en byrde for medpassasjerer. Eksempler kan være å benytte seg av beroligende piller eller å innta store mengder alkohol, som kun hjelper der og da, men som ikke fjerner problemet på sikt (Grenness 2001). Likevel kan slike strategier være de rette for noen, dersom det blir sett bort fra at et høyt alkoholinntak kan være slitsomt å hankses med for medpassasjerene. I tillegg kan et høyt alkoholinntak være problematisk dersom det er barn med på reisen. Amanda sier:

” (...)Det går jo greit å drikke noen glass vin... par-tre glass vin før jeg flyr, og det visste jeg... at til Venezia [hun skulle dit rett før kurset] kommer jeg meg. Vin er stort sett det eneste jeg liker. Vin er mye bedre enn valium, valium... det kuttet jeg ut etter noen år...Og gikk over til vin... men det blir liksom litt dumt å stå på bar klokka sju om morgningen, når du har småunger. Det blir no’ gæli... (...)Det [å drikke vin] har hjulpet- det har fått meg til å slappe av... og... men hvis det har blitt turbulens, så har jeg ikke sitti der og smilt... Da har jeg kjent ubehaget, men da blir’e litt sànn... ’Jaja, ska’jo dø en eller annen gang, jeg også...”

Her ser vi at hun mener hun har hatt utbytte av å nyte alkohol, men at hun samtidig misliker det når hun reiser med barna. Av denne grunnen kan dette betraktes som en negativ mestringsstrategi. Et annet problem ved høyt inntak av alkohol, kan være noe Roger har erfart:

”Asså... jeg hadde positive erfaringer, eh... fordi...asså jeg fikk... når jeg [fikk] fire drinker liksom, ble jeg såpass susete at jeg slappa av (...) det føltes kjipt når vi har landa, for da har jeg ikke vært liksom i stand til å delta sosialt”

Gry er inne på noe av det samme, når hun er opptatt av å kunne nyte moderate mengder alkohol når hun flyr og forteller om en flyreise:

” Jeg kunne prate, og spise og nyte både mat og drikke! Jeg drakk den vanlige flasken med rødvin, og...ikke... det var egentlig ikke noe problem noen av veiene, bortsett fra litt opp og ned. Da holdt jeg meg i setet, og så holdt jeg i hånda til søster’n min.”

I slike tilfeller kan alkohol neppe kalles en strategi for mestring, men heller som normal bruk av alkohol i en sosial setting der dette er vanlig. Også når det gjelder bruk av beroligende medikamenter har informantene ulike meninger om hvorvidt dette er i orden eller ikke, men felles for de fleste er at de helst ønsker å fly uten bruk av piller. Hanne har opplevd å miste kontrollen over kroppen en gang hun benyttet valium, mens Sara har sluppet av:

” (...) at jeg sa det var deilig å kunne ha noe å slappe av på. Men som jeg trur nå, så har vel ikke det... det har vel kanskje hjulpet meg til å bli... at jeg klarer å prate. Det er hvertfall det jeg har følt på de turene. Jeg har ikke merka noe annet, ikke blitt noe kvalm eller noe sånt. Folk sier at det blir så mye, men da har jeg tatt en tablett, og da har jeg liksom vært sånn... så jeg har kunne prate med andre folk, og det har vært åleiret det sier også folk som har sittet sammen med meg, så merker’em ikke at det er noe meg.”

Selv om Sara og andre informanter altså har sluppet av ved bruk av piller, har jeg valgt å kalle dette negativ mestring fordi informantene helst vil fly uten bruk av medikamenter, og fordi forskning tyder på at flyredde ikke lærer seg å overvinne skrekken dersom de benytter medikamenter (Grenness og Thrygg 2001). Jeg har altså benyttet to ulike dimensjoner for å si noe om type mestring. Dimensjonene, som er idealtyper, kan illustreres slik i tabells form:

	Aktiv	Passiv
Positiv	Snakke med besetning	Lykkegjenstander
Negativ	Lage bråk eller bryte sammen	Høyt alkoholinntak

Tabellen skisserer fire kategorier av mestring i tiden forut for kurs. Dette er idealtyper i weberiansk forstand (Moe 1994:41). I det virkelige liv, derimot vil en og samme person kunne sies å benytte seg av flere

ulike mestringsstrategier; enten det skjer på en og samme reise, eller vedkommende benytter seg av forskjellige strategier på forskjellige reiser. Et eksempel på det sistnevnte kan være en person som vanligvis inntar store mengder alkohol og blir full, men som kommer i en rollekonflikt når vedkommende skal reise med familien og vil holde seg edru.

8. Forståelsen av årsaker tolket i lys av teori

8.1 Innledning

I dette kapitlet drøftes informantenes opplevelser i lys av teori. Drøftingen er delt i to: Først benyttes psykologiske teorier, herunder begrepet om livstruende virksomhet hentet fra virksomhetsteorien. Deretter belyses opplevelsene i lys av sosiologisk teori

8.2 Psykologiske teorier

Her drøfter jeg noen psykologiske teorier som kan si noe om flyskrekk. Drøftingen har som utgangspunkt hvilke årsaker informantene opplever ligger bak deres flyskrekk. Først drøftes hvordan flyskrekken kan være lært, eller bli forsterket gjennom media. Deretter benyttes virksomhetsteori for å belyse årsaker til hvorfor folk er redde for å fly.

Læringsteori, eksemplifisert ved læring gjennom media

Jeg gjorde altså et søk i A-tekst på ordet ”flyskrekk”.⁶⁷ Det er interessant å se kort på antall ganger det oppnås treff på dette ordet henholdsvis før og etter 11.09.⁶⁸ Det totale antall treff er det 76. Av disse er 23 fra tiden før terroraksjonene, mens de resterende 53 er fra tiden etter. Rundt 70% av treffene viser altså til artikler skrevet etter 11.09. I Dagens Næringsliv er fem av syv artikler fra intervall 2. Her er det altså svært få artikler. Når det gjelder Dagbladet, er fordelingen mellom intervall 1 og 2 noenlunde jevn, med 18 av 34 artikler i sistnevnte intervall. For Aftenposten, derimot, er det større forskjeller. Her er hele 30 av 37 artikler fra tiden etter 11.09. Avisene fokuserer på flere aspekter ved flyskrekk. De ser både på årsakene til at folk sliter med problemet, og hvilke mulige konsekvenser flyskrekk kan ha.

Gjennomgangen av materialet viser at avisene er svært opptatt av to forhold. Det ene er kronprinsesse Mette-Marit og hennes flyskrekk. Om lag en tredjedel av artiklene omhandler henne på en eller annen måte. Et fokus som dette, på enkeltmennesket, vil bli betegnet som et mikrofokus. Det andre forholdet er ettervirkninger av terroren mot USA i september 2001, hvilket er et mer makroorientert fokus. Rundt regnet en fjerdedel av de relevante artiklene dreier seg om hvilke konsekvenser handlingene 11.09.2001 har fått, eller kan tenkes å få. Dette vil si at rundt 60% av alle artiklene omhandler *ett* av de to temaene. Noen dreier seg også om *begge* to.

Et interessant poeng er at Mette-Marits flyskrekk ikke nevnes i artiklene fra Dagens Næringsliv. Artiklene i denne avisen fokuserer i all hovedsak på økonomiske sider ved flyskrekk. Dette kommer særlig til uttrykk i en artikkel om bedriften Tandberg, som opplevde økt etterspørsel etter videokonferanseutstyr (Dagens Næringsliv 08.01.2002) i tiden etter 11.09.2001. Med slikt utstyr er det enkelt å kommunisere med andre som sitter andre steder i verden, noe som vil være praktisk for dem som ikke flyr. Et annet økonomisk aspekt Dagens Næringsliv tar opp i en artikkel (Dagens Næringsliv 16.11.2001), er hvordan terroraksjonene mot amerikanske mål kan få ringvirkninger for reiselivsbransjen. I artikkelen sies det at analytikere antar det vil bli økt interesse for reisemål i Skandinavia fordi det betraktes som trygt å fly hit.

⁶⁷ Min fremgangsmåte for dette søket er det redegjort for i metodekapitlet.

⁶⁸ Jeg vil omtale disse tidsintervallene som henholdsvis ”intervall 1” og ”intervall 2”.

Tilfanget av artikler er altså relativt begrenset når det gjelder Dagens Næringsliv, men utfra artiklene, er det en tendens at det er økonomiske sider ved flyskrekken en er opptatt av. Det ligger også i avisens navn at den interesserer seg for slike temaer.

Imidlertid er det ikke bare Dagens Næringsliv som er opptatt av økonomiske konsekvenser av flyskrekk. Også Aftenposten fokuserer på at terroren 11.09.2001 kan føre til flyskrekk og problemer for flybransjen (Aftenposten morgenutgave 25.02.2002). Når det derimot gjelder Dagbladets fokus på økonomiske konsekvenser av flyskrekk, er den tilnærmet fraværende. Avisen er opptatt av problemene reiselivsbransjen fikk rett etter 11.september (Dagbladet 28.09.2001), men utover det skrives det hovedsakelig om andre sider ved flyskrekk.

Som nevnt har ikke Dagens Næringsliv skrevet noe om Mette-Marits flyskrekk,⁶⁹ men både Aftenposten og Dagbladet er opptatt av hennes flyturer. Begge avisene har skrevet om reiser hun har foretatt, og fokusert på at hun ble svært sint etter en tur hun gjennomførte vinteren 2002, med Haugesund som reisemål. Her er Dagbladet mer inngående i sine skildringer av hvordan hun skjelte hun kronprins Haakon og en sekretær, mens Aftenposten ikke bringer like mange detaljer. I enkelte artikler kan en også lese om hva flyskrekk *er*, det vil si årsaker til og kjennetegn ved flyskrekk. Dette gjelder vesentlig artikler i Aftenposten. Disse artiklene er konsentrert rundt mer faktalikhende opplysninger og er i en viss grad av informativ art (Aftenposten morgenutgave 18.11.2001, Dagbladet 02.10.2001). Dette er artikler på både mikro-og makronivå.

Mange av artiklene er opptatt av flyskrekkenes konsekvenser, og da gjerne konsekvenser av spesiell karakter. Ofte er også fokus på kjendisers problemer grunnet flyskrekk. I slike artikler synes ofte flyskrekken å være en mindre del av journalistens fokus. Hensikten med artiklene er ikke å skrive om flyskrekk, men dette blir et undertema fordi det har noe å si for forståelsen av den aktuelle personen eller saken. Et eksempel kan være en artikkel om bandet Salvatore, der trommeslageren Kjell Olav Jørgensen planlegger å benytte tankbåt til Chicago, mens de øvrige i gruppen setter seg på flyet. Jørgensen må derfor belage seg på å reise noen uker før de andre (Aftenposten aftenutgave 02.11.2001). Det er altså 76 artikler som omhandler flyskrekk i disse tre avisene. Artiklene er i all hovedsak på én side eller mindre. Ofte er det snakk om énspalteartikler. Dette må sies å være lite når aviser gjerne består av mer enn 50 sider. Slik sett kan flyskrekk sies ha en liten plass i mediebildet.⁷⁰

Media kan antas å ha en tendens til å trekke ut forhold som bekrefter menneskers frykt, da dette betraktes som salgbart stoff. Etter terrorhandlingene i USA i september 2001 kritiserte psykolog Atle Dyregrov NRK og TV2 for kanalenes dekning av saken. Han mente at den massive strømmen av inntrykk kanalene formidlet, kunne føre til økt flyskrekk. Dyrgrovs argumentasjon lyder slik.

” De som er litt redd for å fly fra før får bekreftet sine mistanker og blir enda mer redde. Folk som virkelig har flyskrekk kommer neppe om bord i et fly selv om de nærmest blir tvunget til det.” (Bergensavisen 15.09.2001).

⁶⁹ Her må jeg ta forbehold om at de kan ha brukt andre ord, feks ”redsel/angst/problemer for/med å fly”. Mitt søk var som nevnt etter ordet ”flyskrekk”.

⁷⁰ En annen måte å måle dette på kunne for øvrig ha vært å se på hvor mange forsider som inneholder ordet ”flyskrekk” på i løpet av perioden. Slike innfallsvinkler ville være en egen oppgave.

Fra TV2s side lød motargumentet at kanalen ikke kan la være å formidle nyheter av den grunn. En slik sensur vil bryte mot medias plikt til å fortelle hva som skjer. Eller som nyhetsredaktør Kjell Øvre Helleland i TV2 sier i samme artikkel:

”Det er vår plikt å vise bildene fra katastrofen nå de første dagene. Vi kan ikke drive sensur (...) Vi har diskutert saken i vår ledergruppe, og vil etterhvert dempe bruken av opptakene fra terrorangrepet.” (Bergensavisen 15.09.2001).

Informanten Roger sier at han har en tendens til å la seg påvirke av medias dekning av flyskrekk og at det kan ha vært uheldig:

”Der har jeg nok blitt mye påvirket! Jeg har vel overdramatisert asså... mediene overdramatiserer jo, det er jo den måte de får seere på... Og jeg har nok overdramatisert det jeg har sett, eller lest.”

For Roger har dermed det han har lest, vært med på å underbygge skrekken hans. Også Hanne har latt seg påvirke av medias oppslag, og for øvrig sin mors skrekk. Under sin første flytur opplevde hun noe ekkelt i så måte:

”Det var en som satt foran og leste avis. Og hadde den oppslått på ’300 mennesker døde i flykrasj. Og det er jo ikkeno’ gøy, første gangen du flyr...”

Imidlertid forsøker Hanne å være litt selektiv i sin oppmerksomhet når det gjelder flyulykker:

”Hvis det er rett før reisen, så blir jeg veldig nervøs, da. Sånn som i fjor med Concorde. Det var rett før jeg skulle fly. Jeg synes alltid det er ulykker før jeg skal fly... men det er kanskje fordi det er da jeg legger merke til dem? Men jeg prøver å være litt selektiv nå da, ikke lese det.”

Etter kurset har hun altså blitt mer bevisst på ikke å lese slike artikler, men i tiden før dette har artikler om flyulykker vært mindre gunstig lesning for henne. En som ikke lar seg affisere av oppslag om flyulykker, er journalisten Ragnar:

”Jeg jobber som journalist selv, og det høres kanskje paradoksalt ut, men det gjør at jeg tar medieoppslag med en ganske stor skepsis. Nå i det siste så har’e vært mye. Og den SAS-ulykken som var nede i Milano den toppa det på en måte. (...) Asså den nesten-ulykke-fokuseringa som Dagbladet og VG kjørte, den affiserer meg overhodet ikke. Overhodet ikke. For det... så godt kjenner jeg bransjen, og jeg kjenner hvilke mekanismer som ligger bak der, så jeg ser ikke på det som pålitelig informasjon. Men når’e gjelder (...) de tragiske hendelsene som har dominert verdensbildet de siste ukene, de er jo direkte knyttet til fly, ikke sant? Men det har ikke gjort at jeg har blitt mer engstelig, men det er klart at man tenker på det, man gjør det.”

Her ser vi at Ragnar langt på veg ikke lar seg påvirke av oppslag i media som har med flyulykker å gjøre, selv om han likevel sier at han tenker på dem. Disse tre informantenes opplevelser i forbindelse med mediadekningen av flybransjen er dekkende også for de øvrige intervjuede: Oppslag om ulykker eller uregelmessigheter gjør sitt til å forsterke redselen. Om de ikke har *lært* å bli flyredde gjennom media, så blir redselen *forsterket*. Det nærmeste vi kommer en som har lært sin flyskrekk via media er Hanne, som vi så leste en artikkel om en dødsulykke da hun fløy første gang.

Sammenfatning

1) De tre avisene gir ikke noe entydig bilde av den flyredde, og de er i stor utstrekning opptatt av konsekvenser av skrekken, mer enn å si noe om hvordan flyskrekk kan forklares. Avisene er også svært opptatt av mer eller mindre merkelige måter å takle skrekken på samt å fortelle enkeltmenneskers flyhistorier. Det skillet mellom avisene jeg forventet, synes å stemme, ettersom Dagens Næringsliv stort sett fokuserer på økonomiske konsekvenser av flyskrekk og Dagbladet er den avisen med sterkest oppmerksomhet på Mette-Marit. Aftenposten ligger et sted midt imellom og er opptatt av begge deler. Dagens Næringsliv fokuserer med andre

ord mest på konsekvenser på makronivå. Dagbladet er stort sett opptatt av flyskrekk knyttet til den enkelte aktør, altså på mikronivå, mens Aftenpostens retter søkelyset mot forhold på begge nivåer. Selv om det har blitt skrevet mer om flyskrekk det siste året, må andelen saker som omhandler temaet karakteriseres som lite, når den ses i forhold til den totale andel stoff i de tre avisene. I snitt har flyskrekk vært nevnt i Dagens Næringsliv annenhver måned, og ordet omtales ikke ukentlig i Dagbladet og Aftenposten, snarere cirka hver tiende dag i begge aviser.

2) En forsiktig slutning kan være at media kan være årsak til flyskrekk, men først og fremst virker som forsterker av den.

Kan begrepet livstruende virksomhet være med på å forklare folks flyskrekk?

Selv om det å fly er såkalt objektivt trygt er det imidlertid slik at den enkeltes opplevde dødsrisiko av å fly kan være høy. Jeg vil med et lite eksempel illustrere hvordan folk som kjenner til dette likevel kan betrakte flyging som en farefull virksomhet: Til tross for at Gry arbeider i flybransjen, og slik sett har kunnskap om sikkerheten ved det å fly, er hun redd for å fly:

"Jeg jobber i flybransjen. Jeg hører mye på jobben, om ting som skjer. De kommer med de verste historiene av og til, fordi de synes det er morsomt, men det er ting som har skjedd, og det forplanter seg til meg når jeg skal reise, neste gang. Fugler som kommer i motor'n. Det er ting som gjør at det kan styrte faktisk."

Hun sier at skrekken kom litt etterhvert, og at noe av det hun er redd for, er å omkomme:

"Det kom litt snikende. Det begynte med... det vakke' no'n opplevelse på fly, eller som hadde med flytur å gjøre, men det kom litt og litt. Og tanken var at jeg ikke hadde lyst å reise fra de hjemme... Eh... jeg hadde ikke lyst å dø fra dem... det var jo liksom bakgrunnen fra tanken, at det kunne skje no' mens jeg var undervegs. Og gjerne da en flyulykke."

For Gry, og flere andre av informantene, synes det å fly å være en aktivitet som er farlig. Den er farlig i deres øyne, altså subjektivt, mens å fly av folk flest betraktes som en ufarlig måte å reise på. Opplevelsen til de flyredde stemmer altså ikke overens med den såkalt objektive sannheten om at det er trygt å fly. I noen tilfeller kan en flyreise være en form for dødsvirksomhet. Det så vi i september 2001 da to fly braste inn i World Trade Center i New York. Dersom kaprerne skulle oppnå det de ønsket, visste de at dette ville bety at de med stor sannsynlighet ville omkomme. Deres virksomhet innebar en villet egenskade, og utfallet var alvorlig, noe en må anta at terroristene visste om. For de andre i flyet var det ikke dødsvirksomhet. Et annet eksempel på at flyging kan være dødsvirksomhet, er de japanske selvmordspilotene, eller kamikazepilotene, som styrtet i den sikre død under den 2. verdenskrig. Flyene deres var lastet med sprengstoff, og ble ført rett mot målet, slik at flygeren selv oftest omkom (Caplex 1994).⁷¹ Imidlertid vil dette være unntak, ettersom jeg antar at vanlige passasjerer ikke flyr fordi de vil skade seg selv.

Er det å fly en dødsvirksomhet for mine ni informanter?

Ingen av informantene omtaler sine motiv for å fly med ord som kan være i nærheten av å kalles dødsvirksomhet. Når en av mine informanter velger å løse billett til et fly, er det derimot fordi vedkommende vil

⁷¹ Kamikaze (jap.) betyr "guddommelig vind".

komme seg til et bestemt sted, og det på en trygg måte. Således har vi her med livsvirksomhet å gjøre. Livet har forrang for passasjeren. Rogers tanker om det å reise illustrerer dette på en treffende måte:

"Asså da tenker jeg på deilige strender og...eh... jeg syns India virker fascinerende. Men jeg er også veldig opptatt av historie og kultur, så... jeg har mye ugjort i Europa. Spania, Frankrike."

Som vi ser bruker Roger ord som viser at hans mål med en reise er

livsbejaende aktivitet. Han vil se seg om, få mer kunnskap og slappe av.

Kan det å fly være en livstruende virksomhet?

Livsvirksomhet er altså virksomhet der livet har forrang, men også i denne virksomheten kan den nærme seg dødsvirksomhet. Den delen av livsvirksomheten som ligger nærmest dødsvirksomheten, kalles livstruende virksomhet. Dette er ikke en virksomhet som er identisk med virksomhet som medfører høy risiko. Objektiv dødsrisiko kan måles, operasjonalisert ved for eksempel dødelighet, men dette er

ikke kjennetegnet på livstruende virksomhet (Hammerlin og Enerstvedt 1988:114).

Imidlertid kan det å måle dødeligheten være en måte å nærme seg problemet på.

Det er viktig å understreke at virksomhetene ikke er livstruende i seg selv, men at det derimot kan finnes livstruende virksomhet innenfor dem. En vanlig flyreise kan altså ikke sies å være en form for dødsvirksomhet, de fleste passasjerer ikke flyr for å skade seg selv. Således vil det å fly bli betraktet som en livsvirksomhet. Dersom å fly skulle være en livstruende virksomhet, måtte følgende kjennetegn være til stede:

- a) en villet dødsrisiko
- b) intet ønske om å skade seg selv, eller dø

Livstruende virksomhet er virksomhet som oppleves som livstruende selv om den er såkalt "objektivt" ufarlig. Og omvendt trenger ikke virksomhet som er "objektivt" sett livsfarlig være livstruende, når den ikke oppleves som det.

Hammerlin og Enerstvedt (1988) skiller mellom to former for livstruende virksomhet, som er grunnet på det nevnte skillet mellom frivillig og nødvendig virksomhet. Den førstnevnte er et mål i seg selv, og finnes i lek, sport og spill, med andre ord i fritiden. Som en motsats til dette finnes den nødvendige virksomheten, der målet ligger utenfor virksomheten, som for eksempel arbeid. Yrkesflygere er en gruppe mennesker, hvis flyging er av nødvendig art. Det at de flyr, er for dem en nødvendig virksomhet. Virksomheten å fly vil noen ganger være frivillig, og andre ganger nødvendig. Dette skillet følger i stor grad skillet mellom fritid og arbeid, samtidig som dette ikke er noe definitivt skille. I privatlivet kan en flytur være mer eller mindre påtvunget, dersom en for eksempel skal komme seg raskt til en person som er alvorlig syk. På samme vis kan flyturer i jobbsammenheng ofte karakteriseres som frivillige. Et eksempel kan være at de ansatte står fritt til å velge transportmiddel når en skal på en konferanse.

Er flyging livstruende virksomhet for mine informanter?

For noen av mine informanter kan flyging ses som en nødvendig virksomhet, i jobbsammenheng, mens det for andre er en frivillig virksomhet.

Kan det finnes eksempler i mitt materiale på at noen foretar en villet dødsrisiko når de flyr? I prinsippet foretar mennesker hele tiden handlinger som *kan* føre til døden: Alle som går ut om morgenen kan bli påkjørt av

en bil eller falle død om gaten. Imidlertid vil jeg anta at de fleste *ikke* føler noen vesentlig risiko når de ferdes på gaten, i alle fall ikke i en slik grad at de tenker mye på det. Utfra et virksomhetsteoretisk perspektiv vil all virksomhet kunne oppleves som en dødsrisiko, men all virksomhet vil også kunne oppfattes som ufarlig. Dette, fordi virksomhetsteorien ønsker å gripe den meningen aktøren legger i noe. En og samme flyreise vil med andre ord kunne oppleves som en dødsrisiko av noen, mens den betraktes som fullstendig ufarlig av andre (Broch et al 1991). Nettopp *opplevd* dødsrisiko er et poeng. I min sammenheng synes det mer gunstig å bruke begrepet opplevd enn villet. Dette skyldes at informantene mine ikke har noe ønske om å utsette seg for dødsrisiko. Deres problem som flyredde, det vil si problemet til noen av dem, er derimot at de *opplever* det som en dødsrisiko når de begir seg ut på en flytur. Her kan det trekkes en parallell til Thomas' teorem, som sier at det mennesket oppfatter som virkelig, blir virkelig i kraft av sine konsekvenser (Moe1994:132). For at en persons flyreiser skal betraktes som en livstruende virksomhet, må derfor vedkommende føle at han eller hun setter seg selv i livsfare ved å fly, samtidig med at å bli skadet eller dø, *ikke* er målet med reisen. For at dette skal være tilfellet, må passasjeren føle at han eller hun flyr med livet som innsats. Sara har til tider vært overbevist om at flyet skulle falle ned:

“Ja, jeg fløy jo, hehe, en gang fra Las Vegas, nei... fra Los Angeles til Las Vegas, og hadde en flott flytur. Det var en fin tur. Men da fløy vi jo helt fra London og til Los Angeles, kan du si, i en strekning, og det var helt greit, det var ikke så sårn veldig hele tida; men det var ikke så ille, sånn som det har vært før. Den verste biten på den turen der, når vi reiste til USA, det var fra London og til Oslo igjen. For da var du liksom sliten, og så var du ja, begynte å bli seint, og flydd lenge. Og da følte du liksom at: 'Nååå!' Da var du kjemperedd liksom, men det var mer det at du hadde flydd så mye at du tenkte: 'Nååå må'n i hvertfall snart dette ned!' ”

Når hun her sier at hun har fløyet så lenge at flymaskinen *må* dette ned, ser vi at hun tydelig mener at hun selv har satt seg i en situasjon der hun kan miste livet. Det virker som hun er sikker på at flaksen hennes er brukt opp. Det er intet ønske fra Saras side å omkomme, men i hennes øyne har hun opplevd en stor dødsrisiko. Hanne sier at hun er dyktig til å mane frem katastrofer, og forteller om tankene sine under flykurset:

“Ja, det er jo først og fremst at jeg sitter og, sånn som når vi skulle fly med det flyskrekurset, så satt jeg og tenkte...alle gjorde vel det, men det ville jo blitt en glimrende avisoverskrift, hvis alle døde... 'Flyskrekursemennesker som døde i flykrasj!' - liksom, mer sårne ting.”

Informanten Hanne sier, som de fleste av de andre intervjuede, at hun er i besittelse av en livlig fantasi. Dette gjelder særlig dem som er redde for å dø. Grys redsel for å dø var så sterk at hun begynte å kjenne dødsangst lenge før hun skulle opp i luften:

“Før så har det vært hele tiden, fra jeg kommer opp på flyplassen til jeg går ut av flyplassen der jeg er, dødsangst hele vegen.”

Her ser vi at problemene kommer alt i det hun kommer til flyplassen, og at den vedvarer til hun har landet. Ragnar forteller om sine tanker når han har fløyet:

“Eh... det er det... det er det jeg har prøvd å kjenne etter, da, men som jeg er litt usikker på. Om det er tankemessig eller, asså det.. jeg tror nok, som regel har jeg vært veldig spent, når jeg (...) satt meg inn, for jeg har gått og tenkt på det lang tid i forvegen. Også har det... på ett eller annet tidspunkt i løpet av flyreisen liksom blitt utløst... ved at jeg har kjent... at... 'det her en veldig ekstremt utrygg situasjon, og nå kan du komme til å dø! Og det her er jo helt forferdelig!' (...) og da får jeg en sånn panikkangstreaksjon, som varer fra ti minutter til lengre... Jeg opplevde vel etterhvert at hvis jeg klarer, i anførselstegn, å undertrykke den så... så sitter jeg og er småredd lenger, så hvis jeg slipper'n til så er jeg... skikkelig panikk.. og så...utblåsning, og så går'e over etter noen minutter.”

Her varer imidlertid dødsangsten noe kortere, ettersom han får en slags utblåsning etter en stund.

Oppsummering

Jeg har benyttet begreper Hammerlin og Enerstvedt (1988) opprinnelig brukte i en bok om selvmord. Mitt formål har vært å forstå hvorfor noen mennesker frykter en flyreise. Videre er det i seg selv interessant å se i hvilken grad deres perspektiv kan overføres til mitt område. At virksomheten flyskrekk kan betegnes som en livsvirksomhet, er relativt naturlig. De fleste flyr ikke for å skade seg selv eller dø, men *noen* gjør det. Slik sett *kan* flyging også havne i kategorien for dødsvirksomhet. Imidlertid er dette relativt sjelden, og det gjelder ikke for noen av mine informanter.

Som vi har sett, kan det sies at for noen av informantene er en flyreise en livstruende virksomhet. Dette fordi de føler at de utsetter seg for en villet dødsrisiko, samtidig som de ikke har noe ønske om å skade seg selv eller dø. Andre av informantene føler imidlertid ikke at de tar noen sjanse ved å fly. Det er ikke å dø de frykter. Disse informantene ser ikke på en flytur som lek med livet, men er snarere engstelige for at de skal ha det ubehagelig mens de flyr. Således tilfredsstilles ikke kravet om at det skal være en villet dødsrisiko, og en kan ikke betegne virksomheten som livstruende i slike tilfeller.

Hammerlin og Enerstvedt bruker ordene “villet dødsrisiko”, når de omtaler livstruende virksomhet. Det er viktig å ha i minne at de her skriver om selvmord, mens denne oppgavens fokus er flyskrekk. Dødsrisikoen den livstruende virksomheten flyskrekk *kan* være, virker i mindre grad å være villet. Jeg synes det er mer fruktbart å snakke om en *opplevd* dødsrisiko. Informantene føler at de setter seg selv i livsfare hvis de våger seg opp i et fly. All den tid de føler de utsetter seg for en slik risiko, blir den reell for dem i den gitte situasjonen. Alt i alt vil jeg si termene også kan benyttes i min analyse flyredde, men at det er mer på sin plass å snakke om opplevd enn villet dødsrisiko.

8.3 Sosiologiske teorier

I det følgende analyseres informantenes opplevelser av årsaker til flyskrekk utfra sosiologiske teorier. Først benytter jeg begreper fra Giddens’ teori om det moderne og fra Becks teori om risikosamfunnet, før jeg sammenlikner dem.

Tillit og ontologisk sikkerhet

Som vi har vært inne på, må tillit sies å være viktig for dem som velger å reise med fly, og jeg vil her analysere informantenes opplevelser utfra teorier om tillit. Ontologi, eller læren om det værende, eller virkelighetens grunnleggende og dypeste natur, er en term som viser til noen antakelser om verden. Antakelsene kan sies å være så vidt basale og/eller omfattende at de ikke regnes som eksplisitte påstander i det enkelte fag (Korsnes, Andersen og Brante 1997:225). Disse antakelsene er med andre ord mer allmenngyldige. Uttrykket ontologisk sikkerhet henspiller på den tillit folk flest har til sammenhengen i sin egen identitet, og til statistiteten i det omgivende sosiale og materielle handlingsmiljø. Det å fornemme pålitelighet ved personer og ting er en svært viktig del av begrepet tillit, og for følelsen av ontologisk sikkerhet (Giddens 1997:70). Ontologisk sikkerhet dreier seg om de parenteser som forutsettes av dagliglivets umiddelbare forståelse (Giddens 1994:50). En person som kjenner eller føler seg ontologisk sikker vil ha svarene på livets fundamentale og eksistensielle spørsmål. Vedkommende vil ha svarene både på et praktisk bevissthetsnivå, og på det ubevisste plan (Giddens 1997:62). Fenomenologisk betraktet dreier ontologisk sikkerhet seg om ”væren i verden”, eller det ”å være”. Mennesket

stiller seg spørsmål av typen ”Eksisterer jeg virkelig?” eller ”Er jeg den samme jeg var i går?” For filosofer er slike spørsmål av viktig karakter, men Giddens antar at de ikke er ontologisk usikre i sine hverdagslige handlinger. Derimot er noen mennesker i en annen situasjon, da de betrakter sin manglende evne til å være sikre i slike spørsmål som en dyp og indre uro med forplantninger til hele dagliglivet. Dette kommer da som tillegg til den rent intellektuelle bekymringen ved en slik usikkerhet. For eksempel finnes det mennesker som er i tvil om de har ett eller flere selv, og som vil kunne ha problemer med å leve i samme sosiale univers som andre mennesker (Giddens 1997:71). Giddens mener en slik type atferd ikke kan betraktes å uttrykke en mental mangel, men at atferden derimot er et resultat av emosjonell overfølsomhet, snarere enn av irrasjonalitet. Han eksemplifiserer dette med en konstant redsel for atomkrig: Risikoen for atomkrig, er hele tiden til stede. Således kan absolutt ingen, i logisk forstand føle seg helt trygg. Et sentralt spørsmål blir da hvorfor mennesker ikke befinner seg i en konstant, vedvarende tilstand av betydelig ontologisk usikkerhet? Giddens anfører at barndommens opplevelser og erfaringer spiller en vesentlig rolle i denne sammenhengen. Han hevder at barn får en grunnleggende vaksinerings, en slags dose tillit, hvis funksjon er å dempe eller sløve den eksistensielle følsomheten. Det er gjennom den primære omsorgspersonen i spedbarnsalderen en får vaksinen, for de fleste altså gjennom moren. Giddens viser til Erikson, som viser at en form for ”fundamental tillit er av høy viktighet for at barnet skal få en vedvarende jeg-identitet. Uten en grunnleggende tillit mellom barnet og dets omsorgspersoner kan barnet utvikle blant annet schizofreni” (Giddens 1994:85).

Abstrakte systemer og intimitetens forandring

De to utleiringsmekanismene, det vil si symbolske tegn og ekspertsystemer, kaller Giddens tilsammen for abstrakte systemer. De har ført til at hverdagen på sett og vis har blitt sikrere. Dagens samfunn har en sterkere grad av forutsigbarhet, som Giddens mener det førmoderne samfunnet manglet (Giddens 1997:84). Som eksempel på dette bruker han den moderne flytrafikken, og peker på at en person kan entre et fly i London, og med rimelig sikkerhet lande i Los Angeles 10 timer senere. Dette kan vedkommende gjøre uten å vite hvor Los Angeles er, og i tillegg regne med at turen vil gå greit. På den andre siden mener Giddens at passasjerer i eksemplet må vite en del om hvordan en kommer om bord i et fly. Denne kunnskapen må erverves via ekspertsystemene, og siden bli en del av menigmanns dagligtale og handlingsfelt. Et annet eksempel kan være et moderne hus. Beboerne vet kanskje bare minimalt om konstruksjonen av huset, likevel føler de seg trygge, selv om de i teorien vet at hele huset *kan* bryte sammen. Denne tiltroen rettes mot personene som har bygget huset, men enda mer mot den ekspertviten de har benyttet. Og denne viten har altså beboeren sjelden nok kunnskap om til at vedkommende kan foreta en kontroll av husets kvalitet (Giddens 1994:30).

Et av elementene ved et abstrakt system er, som nevnt, at det er et ekspertsystem. Slike system består av teknisk og faglig ekspertise (Giddens 1994:31). I stor utstrekning kan vi si at store deler av vårt samfunn er organisert ved hjelp av slike systemer, det være seg innen helsevesenet, vitenskapen eller transportsektoren.

Tillit under moderniteten

I moderniteten organiseres vesentlige sider ved det daglige liv av utleirede institusjoner. Giddens utvider sitt fokus ved å innføre begrepet gjeninnleiring. Dette begrepet skal betegne omstøpningen av utleirede sosiale relasjoner slik at de kan bindes til lokale betingelser i tid og sted (Giddens 1994:72). Giddens skiller også mellom ansikt-til-ansikt-forpliktelser og ansiktsløse forpliktelser. De førstnevnte er tillitsrelasjoner som støttes eller utspiller seg i sosiale sammenhenger, der det er samtilstedeværelse. Det er altså tillitsrelasjoner der partene

omgås eller treffes med visse mellomrom. De ansiktsløse forpliktelsene derimot, handler om en tro på de symbolske tegnene eller ekspertsystemer, altså abstrakte systemer.

Tillit til abstrakte systemer

Giddens skiller mellom to former for troverdighet:

1. troverdighet mellom mennesker som kjenner hverandre godt
2. troverdighet i forbindelse med utleiringsmekanismene (Giddens 1994:75)

Jeg vil her presentere begge to, for deretter å fokusere på troverdighet i forbindelse med utleiringsmekanismene.

1. Troverdighet mellom mennesker som kjenner hverandre godt

Her snakker vi om en veletablert form for troverdighet fordi disse kjenner hverandre godt. Etter et langvarig interaksjonsforhold har de således bygget opp en tillitsrelasjon til hverandre. De er pålitelige i hverandres øyne.

2. Troverdighet i forbindelse med utleiringsmekanismene

Dette er en annen form for troverdighet, likevel er fortsatt pålitelighet en sentral egenskap. Tillit til abstrakte systemer forutsetter ikke nødvendigvis noe møte mellom lekfolk og systemets ansvarlige. Likevel er denne typen møter vanlig. Det er altså her tale om et møte mellom det vi kan kalle ”brukere” eller ”klienter” og de individer eller grupper som på ulike vis er ansvarlige for systemet. Den menige aktørs, altså den jeg omtalte som bruker eller klient, møte med ekspertene kaller Giddens for *adgangsporter* til det abstrakte system (Giddens 1994:75). Disse adgangsportene kan således betraktes som et bindeledd mellom aktøren og det abstrakte system. Dette gjelder særlig i forhold til ekspertsystemer. Personene i adgangsportene, er systemets representanter. Hvis en aktør møter den samme representant ved en rekke anledninger, vil forholdet kunne gå i retning av et forhold mellom venner eller kjente. Et eksempel vil være en pasient som oppsøker en lege. I utgangspunktet vet pasienten lite om det abstrakte system legevitenenskapen kan betraktes som, og vedkommende kjenner heller ikke legen. Etter gjentatte konsultasjoner kan de utvikle et nært forhold. I dag er det vanskelig, om ikke umulig, å leve et liv uten å være i kontakt med ett eller flere abstrakte systemer (Giddens 1994:76).⁷² I tidligere tider kunne forhold og begivenheter mennesket ikke fattet, ved hjelp av termer som magi og trolldom. Med dagens mange ekspertsystemer er det vanskeligere, og av denne grunn er det nødvendig med møtene ved adgangsportene. Dette er en oppfatning både lekfolk og eksperter synes å dele. Giddens mener at alle vet at det er systemet de stoler på, og ikke representantene. Likevel minner adgangsportene, gjennom sine representanter av kjøtt og blod, lekfolk på at det er mennesker som styrer dem (Giddens 1994:76.).

Tillit og flyskrekk

For flere av mine informanter kan det virke som om det har vært et problem å kunne stole på flyets evne til å fly. Amanda sier for eksempel at det verste med å fly er:

” Jeg har vært redd for selvfølgelig å... styrte, jeg har alltid sett for meg en førsteside i VG eller Dagbladet... at jeg er med på flyet.. og har filmer i huet om... om... om hvordan vi styrter liksom og den derre største angsten er vel ikke akkurat å fly inn i en fjellvegg, men å kjenne at...’Oij! Der glemte flyet hvordan det skulle fly!’ Og så dale ned, eller du daler ikke akkurat da, men du bruker en god stund før det er slutt liksom. Den derre angst for angsten som du får før det hele er over. Den har vært voldsom!”

⁷² Jeg antar at Giddens tar forbehold om at denne påstanden vil ha mindre gyldighet i visse områder av verden, som er mindre preget av teknologiske nyvinninger og urbanisering.

Hun synes det er ekkelt med endringer når hun er ute og flyr, blant annet er det ubehagelig dersom flyet ”daler”. Sara peker på noe av det, nemlig at det er vanskelig å skjønne det tekniske aspektet ved å fly. Hun sier at det går på ting som:

”Liksom, dette går ikke an! (...) Turbulens det synes jeg er helt pyton! Da får jeg helt... Da tenker jeg at: ”Detta klarer hvertfall ikke flyet!”-likksom, akkurat det der når du blir rista så fært, og når du ser folk som ikke er redde, når *dem* blir redde, da tenker jeg...’Hmm.’ *Det* synes jeg er ekkelt(...) Det jeg har vært mest redd for er jo den følelsen når du er oppe i lufta. Ikke akkurat sånn å ta av og lande, det er den følelsen av å være *så* langt oppe i lufta, og ikke skjønne hvordan egentlig det flyet skal klare og holde oss oppe i lufta. Det er det som har vært det store... for meg i hvert fall...”

Også flere av de andre har noen av de samme tankene; at det er selve konstruksjonen av flyet eller besetningen de ikke stoler på. Saras utsagn er for øvrig et godt eksempel på det Grenness (i Grenness og Thrygg 1994) sikter til når hun snakker om å frykte det tekniske ved å fly.⁷³ Hanne sier at hun har visse problemer med å stole på besetningen; men moderer seg noe og sier:

” (...) jeg bare, jeg greier liksom å... det er vel ikke det at jeg ikke stoler på flygerne, akkurat, jeg stoler vel mindre på selve konstruksjonen av flyet. At det virker så... at det kan fly(...) men jeg trokke’ jeg er direkte redd for å styrte, det tror jeg ikke. Det ække’ no sånn døds..., eller all angst er jo dødsfrykt, men...asså... det ække sånn... jeg er ikke så redd for å dø, ikke mer enn andre, tror jeg.”

Roger på sin side tvilte veldig på flygernes kompetanse på en tur han fløy til Hellas. I tillegg var han skeptisk til selve flyet, og dets flygeevne. Han sier om turen at:

” (...) jeg opplevde vel ikke at jeg var med på no’ veldig trygt no’(...) jeg tvilte på kompetansen til flygerne, og til bakkepersonell og til om det her flyet kunne tåle den enorme påkjenningen, som jeg følte det var og... så det var vel da skepsisen min slo inn der.”

Også ved flere flyturer etter dette har Roger følt seg redd:

”Jeg får en oppfattelse av at vi ikke, altså jeg forstår ikke sammenhengen mellom at... den logiske sammenhengen mellom at jeg befinner meg så høyt oppe, og at det beveger seg så fort fram, og at...ja hvordan det er fysisk mulig, da (...) jeg har mangla en masse referansepunkter for å oppleve det her som en trygg situasjon, sånn at jeg har sitti med en veldig utrygghetsfølelse, og hissa meg sjøl opp (...) Så jeg føler meg ikke trygg på situasjonen (...) vært redd for alt mulig rart, som har falt meg inn! Jeg har vært redd for at flyet på en måte bare skal gi etter for det presset som jeg opplever at det utsettes for. Sånn at det på en måte bare skal eksplodere nærmest av seg selv uten noen indikasjoner...og blant annet... men også vært redd for alt mulig med vinger, hydraulikk og ja... sånne dumme feil, som man ikke har visst om, eller tenkt på før, som bare plutselig skjer.”

Roger har manglet det han kaller referansepunkter, han har ikke visst nok om det abstrakte systemet som preger flybransjen. Disse referansepunktene kan oppnås gjennom besøkene ved adgangsportene. Her kan det for det første skapes en økt tillit til systemet. Videre kan interaksjonen mellom den flyredde og de ansatte bli personlig, slik at den flyredde føler at vedkommende kjenner bedre til flybransjen, og til en viss grad den enkelte ansatte. Dette kan igjen skape trygghet og nærhet.

Bertines problem har vært at hun har hatt solid teknisk innsikt på en del felter, men ikke når det gjelder flyfeltet. Hun har ikke visst nok om et flys konstruksjon og prinsipper for å fly. Hun kan grupperes sammen med de andre her, men flere ting hun sa, gjør at hun i det store og hele skiller seg en del ut fra de øvrige informantene. Hun gjentok flere ganger at hun ikke er redd for noen ting. Slik sett kan det virke som det var mer nysgjerrighet enn flyskrekk inne i bildet. Da Lars skulle fly første gang, til Island, måtte han og familien vente en dag med å reise

⁷³ J.fr. side 39.

fordi det var noe galt med flyet. Denne hendelsen mener han førte til en forestilling om at det er farlig å fly. Da familien måtte reise hjem uten å komme seg til Island konkluderte alle med at:

”Det som skjedde var at like før vi skulle dra, så bestemte de seg for å holde flyet på bakken, for det var no’ galt, jeg vet ikke hva det var. Og vi ble sittende og vente og vente. Og det endte med at vi måtte reise hjem igjen. Vi skulle reise fra Fornebu, hvor vi i bilen hjemover satt og snakket om...’Ja, det er veldig dumt med... det er litt klønete med fly som ikke fungerer ordentlig når de skal fly over så lange havstrekninger.’ Og dagen etter så dro vi ut til Fornebu, og flyet hadde allerede vært ute på en morgentur til Bergen, kom tilbake igjen, og vi skulle da ta det flyet videre til ... til... til... Reykjavik. Og da var egentlig alt greit; jeg husker at vi var veldig spente når vi satt oss i flyet... og kanskje litt takket være at min far var ekstremt stressa... uten at vi skjønnte hvorfor. Men jeg husker flyturen godt, jeg husker at jeg ikke likte det!”⁷⁴

Det er altså i alt seks av ni informanter som helt eller delvis er inne på dette med å stole på flyets konstruksjon og/eller besetningen. De bruker delvis ulike begreper om denne redselen, men felles er det at de er skeptiske til at et objekt kan fly. For å forklare sin redsel sier de at de er redde for ”konstruksjonen” (Hanne) av flyet, eller ”detta går ikke an!” (Sara). De nevner ikke hele flybransjen og de vitenskapelige metoder, selve fundamentet for moderne flytrafikk, for å fly, men slik jeg ser det er det dette de snakker om. Når Hanne uttrykker seg som i sitatet over, er det en slags skepsis til de søyler som hele flytrafikken bygger på, som for eksempel naturlover og mekaniske prinsipper.

Som nevnt er det å fly en relativt ny aktivitet og noe flertallet ikke gjør til daglig. Flybransjen opererer med en rekke fagtermer, og de fleste ord og uttrykk er ikke hentet fra norsk språk. Det snakkes om ”gate”, ”terminal” og ”final call”. Videre bygger flyging på en del tekniske prinsipper som lekfolk vil kunne ha vansker med å akseptere. Det å fly er en slags opphevelse av naturlovene. Etter å ha satt seg i en metallsylinder på Gardermoen, kan passasjerene noen timer senere stige ut av den samme sylindere og befinner seg et helt annet sted, etter å ha blitt fraktet gjennom luften. For mange kan dette fortone seg som ren magi.

Hva sier så informantene om adgangsporter?

Før jeg kan si noe om hvordan informantene opplever møtet med adgangsporter, vil jeg klargjøre hvilke situasjoner, det vil si hvilke møter, som kan betraktes som en adgangsport i forbindelse med å fly. Giddens (1994:75) inkluderer både ansikt-til-ansikt-forpliktelser og ansiktsløse forpliktelser under termen *adgangsporter*. Slik betraktet kan altså både det å høre stemmen til kapteinen og det å snakke med vedkommende eller en flyvertinne falle inn under begrepet. Videre vil selve kurset kunne betraktes som en adgangsport: Det strakk seg over to helger og deltakerne møtte både en tidligere flykaptein og en psykolog som har vært flyvertinne før. I tillegg var kurset lokalisert i et møtelokale, som ligger på SAS’ tekniske base på Gardermoen. Denne basen ligger like ved terminalen og ved siden av en av hangarene SAS benytter. Jeg har i kapittel 2 kommet noe inn på kurset, og min opplevelse av å delta på det

Et møte ved en adgangsport vil kunne gi aktøren ganske ulike opplevelser alt etter hvilken representant for det abstrakte system vedkommende møter. Det vil for eksempel være slik at en flykaptein, gjennom sin utdannelse, har ervervet seg langt mer kunnskap om flyets konstruksjon enn tilfellet er for den øvrige

⁷⁴ Her kan det faktisk tenkes at de mange sikkerhetstiltakene rundt det å fly kan virke skremmende for folk. Dette er noe jeg i liten grad kom inn på under intervjuene, men som kunne ha vært gjenstand for interesse i senere forskning.

besetningen. Videre vil det innenfor hver enkelt gruppe av ansatte kunne eksistere forskjeller i hvordan de opptrer ved adgangsporten. Det kan være forskjeller grunnet ulik kompetanse på feltet, men også forskjeller som skyldes trekk ved de enkelte representanters person, deres humor og omgjengelighet. Flere av informantene forteller om sine møter med enten flygerne eller andre ansatte. I sekkebetegnelsen ”andre ansatte” finner en ikke bare de ansatte om bord i flyet, så som flyvertinner, men også de ansatte i innsjekkingen og ved gaten. Gry og Bertine er i en særegen situasjon, da de selv arbeider i flybransjen, eller i bransjer nært knyttet til den.

Informantene har ulike erfaringer med det å fortelle om sin flyredsel til de ansatte eller andre med spesialkunnskap på feltet og disse erfaringene kan deles i to: før og etter kurs.

Erfaringer før kurs

Blant informantene er det flere som har oppsøkt cockpit, eller snakket med flyvertinner om sin redsel for å fly. Flere sier også at de har hatt utbytte av det. Imidlertid er det noen som har vært så redde at de ikke har orket å reise seg fra setet eller si ifra. Hanne omtale seg som ganske nevrotisk og sier at hun ble gitt økenavnet ”Hysterica”⁷⁵ da hun var russ. Hun har flere ganger oppsøkt cockpit⁷⁶ for å snakke med flygerne. I motsetning til å få fortalt en vits eller at noen viser henne noe i et magasin, føler hun at det hjelper:

”Det er veldig bra, for da slapper jeg helt av og...da kan jeg sitte og følge med på instrumentene selv, og se at...”nå gå’kke flyet nedover!”, og nå er alt som det skal, liksom(...)

Hanne har også opplevd at det er vanskelig å få sagt fra om flyskrekken i enkelte selskaper:

”Noen steder blir jeg tatt imot veldig bra, av norske flyselskaper, men jeg har opplevd Ryan Air, da. Og de har vært litt vanskelige på det.”

Amanda forteller at hun alltid har vært fremme i cockpit og snakket med de som sitter der:

” De har alltid hatt tid til å snakke med meg (...) og de har forklart. Og de har jo den herlige, kvalme stillingen, egentlig, med beina oppå dashbordet (...) når kapteinene sitter der med beina på bordet, så så... så slapper de av og gjør meg trygg.”

Roger har som nevnt tidligere manglet det han kaller referansepunkter når han skal ut på flytur. Han har savnet kunnskap om hva flyet tåler og hva som skjer under en flytur. Gry arbeider i et firma som produserer, utvikler og selger landings- og navigasjonsutstyr til flyplasser verden rundt. I den forbindelse har hun snakket med blant annet ingeniører om sin flyskrekk:

”De syns det er veldig rart, og har sagt at du som jobber her burde vite bedre, for vi lager så sikkert utstyr.”

Gry har ikke sagt fra til besetningen om flyskrekken sin, noe hun forklarer med at det ikke var så lett å si ifra. Det samme gjelder Roger, som har hatt muligheten til å besøke cockpit, men har takket nei, før han gikk kurset. Etter kurset har han besøkt cockpit. Imidlertid har han snakket med besetningen om problemene sine på flyturer før kurset, og gjort seg noen tanker om hva som har fungert best for ham:

” Asså det lille jeg kan si, er vel at jeg har opplevd de her flyvertinnene, når de har vært

⁷⁵ Tilnavnet er endret noe, for å sikre informantens anonymitet.

⁷⁶ Dersom passasjerer sier ifra at de er redde for å fly, får de ofte tilbud om å hilse på kapteinen, og noen ganger om å sitte i cockpit. Undertegnede har flere ganger vært fremme i cockpit, og hatt stort utbytte av å hilse på den som styrer flyet, se instrumentene og få en forsikring om at alt er som det skal.

damer, som mer trøstende og omsorgsfulle, hvor jeg har opplevd at... mens jeg egentlig kanskje har vært ute etter å få bekrefta... ved at de kunne fortelle meg noe om flyets egenskaper, så har de liksom ikke visst så mye, men... men de har prøvd å trøste meg, da! Men det jeg opplevde framme hos piloten, nå er det en mann, da, så det er vanskelig... nja forresten to! Men de... begge to var veldig sånn... de var ikke sånn, de tok jo ikke på meg, sånn som noen av flyvertinnene har gjort, og de... det vakke'sånn at de spurte meg hvordan jeg hadde det. Men de... de var verbale, og forklarende og fortellende omkring hva de gjorde, så det var veldig annerledes, så på den måten så var de nok veldig riktige for meg.”

Rogers første besøk i cockpit var altså under flyskrekkurset, og han reflekterer en del rundt dette. Han har særlig tenkt mye på hvor positivt han opplevde dette besøket fremme i flyet:

”Jeg hadde ikke trodd at jeg skulle reagere så positivt på det. Hadde ikke trodd at jeg skulle føle noe spesielt omkring det i det hele tatt. Men jeg opplevde alt som veldig avslappende og... ja beroligende. Særlig... jeg hadde en opplevelse der jeg delvis så på, jeg fulgte med på radar'n, og så fikk jeg øye på en sånn kjemperød sak, og de forklarte at det var en uværssky, som de sku' da prøve og kjøre utenom, fordi det ville bli ubehagelig hvis de kjørte rett igjennom (...) jeg fikk med meg hele prosedyren, hvor de kalte opp tårnet, og fikk klarsignal til å kjøre... til å legge om kursen. Og liksom hvor glatt og ordentlig alt det der foregikk altså, det var veldig betryggende!”

Som nevnt sa Roger at han har følt han har manglet noen referansepunkter i forbindelse med det å fly. Han har ikke forstått hvordan ting henger sammen. Slik sett kan det sies at han gjennom å besøke cockpit har tilegnet seg ny viten om flyet og teknikken som ligger til grunn for moderne flyging. I så måte har møtet med adgangsportene vært til nytte for ham. Et godt eksempel er det han sier om den røde ”saken” han så på radaren som altså viste seg å være en uværssky.

I likhet med Gry jobber også Bertine i flybransjen og hun har sin arbeidsplass på Gardermoen. Blant annet er hun med i ansettelsesprosessen av flygere. Hun har fløyet en del som ansatt i SAS før hun gikk flykurs.⁷⁷ Hun har også fortalt besetningen om redselen, dersom hun har reist sivilt eller med andre selskap. På reiser privat har hun også tidligere vært fremme i cockpit:

”Jeg syns det er herlig. Jeg ser fremover, jeg ser hvor vi kjører, liksom. Og så skaper det jo litt sånn tillit og ... når du ser hvor rolig og avslappa de folka er (...) Jeg tror dem syns det er koslig' at vi kommer, jeg. Det må jo være forferdelig å sitte der hele dagen, to stykker bare.”

Flere har altså hatt stort utbytte av å være fremme i cockpit, men noen synes ikke det har vært til noen videre hjelp. Lars sier:

”Jeg syns ikke det hjalp noe særlig å være i cockpit. Det... hjalp nok litt, for det fikk meg til å tenke på å ha noen å snakke med, men det kunne kanskje like gjerne ha vært en sidepassasjer, som hadde noe interessant å fortelle, som klarte å roe meg ned, som jeg kunne få tillit til. Fordi flygeren var så uforskammet avslappet... i forhold til sin flyging (...) De har sagt at...: 'Dette har vi sett veldig mange ganger før, men nå må du høre her at det største problemet vårt det er å navigere riktig nede på flyplassen. Alt det andre går sånn og sånn, og vi har full tillit til ditt og datt, og vi har selv kone og barn hjemme, og vil ikke risikere våre liv når vi er ute og flyr.' Så... de kategoriserer seg selv som bussjåfører... og det hjelper for så vidt ikke meg!”

For Lars har det hjulpet mer å snakke med flyvertinner:

”(...) flyvertinner har vært redningen mange ganger det, men det har også vært for å kunne ha noen å fortelle om at... 'Dette her syns jeg er ekstremt ubehagelig!' Og... jeg ... jeg synes det har hjulpet! (...) flyvertinner som tar vare på deg, og... eh, jeg vet ikke hvor mange ganger jeg har holdt flyvertinnen i hånden. Så det at de er hyggelig, er viktig!”

Det er altså slik at mange synes det å tilegne seg ny, og i noen tilfeller *korrekt*, viten om flyet, hjelper.

⁷⁷ Da har hun som regel sittet i cockpit. Det er vanlig at ansatte i flyselskap sitter der hvis flyet er overbooket.

Likevel synes det som om det å snakke med noen er viktig i seg selv, uansett hvilken yrkesgruppe vedkommende tilhører. Også medpassasjerer kan være en trøst og støtte, noe Amanda har erfart:

” Noen som jeg har møtt, har blitt så gla’ fordi at de har vært så inni granskauen redde selv! Og det er alltid godt å møte et menneske som en på en måte står på samme trappetrinn som.”

Erfaringer etter kurs

Det er varierende hvorvidt informantene har nevnt sin flyskrekk for besetningen, eller andre ansatte i flyselskap, etter endt kurs. Alle deltakerne fikk utdelt et ”sertifikat” etter eksamensturen. Meningen med dette er å ha et bevis på gjennomført kurs. I tillegg står det i sertifikatet at innehaveren fortsatt jobber med sin flyskrekk, og at all mulig assistanse under flyturen vil bli satt pris på.

Noen har ikke ønsket å fortelle om flyskrekken, blant annet fordi de nå vil prøve seg på egen hånd. Med andre ord vil de nå se om de makter å fly uten noe videre oppmerksomhet rundt skrekken. Andre igjen har vist frem sertifikatet og fortalt besetningen om at de har gått kurs. Ettersom de har formidlet sin flyskrekk på ulikt vis er det også ulikt i hvilken grad de har fått oppmerksomhet fra de ansatte. Gry, som ikke hadde sittet i cockpit før kurset, sier at hun har gjort det nå. Hun viste først frem sertifikatet:

” (...) da fikk jeg tilbud om å få komme ute i cockpiten, begge veier, og der satt jeg en halvtime hver veg, og det syns jeg var veldig beroligende. Å høre, og se, hvor avslappa de var. Det betydde nesten alt på den første turen etterpå. Når jeg fikk komme fram i cockpiten, har de vært veldig flinke til å gi informasjon, og forklart en masse, framme i cockpiten og hvordan det fungerer. Og jeg fikk til og med lov å styre på den turen til Tenerife, han lot meg holde spaken. Og da... bevegde flyet seg, sånn at de andre bak merka det, det hørte jeg etterpå. Det var skremmende, da kjente jeg at jeg hadde et kjempeansvar, selv om det hadde jeg selvfølgelig ikke, men (...) det var helt utrolig.”

Imidlertid har Gry også erfart noe av det samme som Hanne opplevde på en tur *før* kurset: Det er ikke alle dørporter som er like dyktige til å vise omsorg eller forklare hva som skjer:

” (...) på Braathens, som jeg reiste med sist (...) var de helt likegyldige. Jeg fikk gode plasser når jeg leverte det [sertifikatet] i innsjekkingen, men på flyet var det ikkeno’ respons i det hele tatt. Og det har jeg skrevet et brev og klaget på.”

Bertine har opplevd cockpit-besøk som noe positivt, og hennes sitat er dekkende for hvordan mange har opplevd disse besøkene:

”Jeg synes det er herlig. Jeg ser framover, jeg ser hvor vi kjører liksom. Og så skaper det jo litt sånn tillit og... når du ser hvor rolig og avslappa de folka er.”

Oppsummering

Det synes fruktbart å benytte Giddens’ teori om tillit for å belyse flyreddes opplevelser. Særlig viser det seg at tillit til abstrakte systemer er relevant, ettersom de færreste har inngående kjennskap til de prinsipper flybransjen bygger på. En måte å stole på flybransjen kan være gjennom positive opplevelser i de såkalte adgangsportene, noe vi har sett flere eksempler på i analysen.

Risiko som forklaring på flyskrekk

Innledning

All aktivitet eller virksomhet kan sies å innebære en viss form for risiko, selv det å sitte i sin egen stue. Mange flyredde opplever det risikabelt å fly, og flyskrekk vil nå bli belyst utfra teorier om risiko, representert ved Beck.

Becks risikosamfunn

Et kjennetegn ved dagens samfunn er at det ikke bare produserer produkter og goder, men at det også at det produserer risiki. Mens velferdsstaten fordeler rikdom, fordeler risikosamfunnet risiki (Andersen og Kaspersen

1996:431). En rekke av de skadene som i dag produseres, er ikke mulig å rette opp i fremtiden, for eksempel enkelte skader på miljøet. Risikosamfunnet starter der tradisjonene slutter, med andre ord slutten for hevdvunne sannheter. I begrepet risiko ligger det en forutsetning om beslutninger og valg. En økning i antall valg fører til flere muligheter for gevinst, men også flere risiki og økt sjanse for tap. Det moderne mennesket blir derfor nødt til å utforme risikoprofiler, altså utvikle kunnskaper om hvilke faktorer som er negative for deres helse og velbefinnende. Dette fører til økt oppmerksomhet om hvilke risikomiljøer som blir skapt i samfunnet (Johansson 1998:437).

Becks risikobegrep kan overføres til et individperspektiv. Individet er ikke lenger bundet av klasse, stand og geografi, men er derimot fritt til å velge sitt liv. I denne friheten ligger det også en risiko for å mislykkes. Ettersom individet selv er ansvarlig for å realisere seg selv, kan det ikke hvile i skjebnen som klassen eller kjønnnet tidligere bestemte (Solvang: årstall ukjent).

På samme vis som risiki kan ramme alle i samfunnet, kan vi på individnivå se at alle selv kan velge sine liv. Alle har en mulighet til suksess, men også til å mislykkes.

Informanten Hanne var opptatt av muligheten for å mislykkes da vi skulle fly med flykurset. Selv om hun inderlig ønsket å kunne fly, var hun klar over at en flytur *kan* ende med katastrofe. Oppgavens forfatter husker godt da Hanne gikk om bord i flyet og sa: ”Jeg legger mitt liv i deres hender!” Under intervjuet snakket hun også om hvordan avisoverskriften ville se ut dersom alle deltakerne på kurset omkom i en flyulykke.

Beck legger altså vekt på at aktøren ikke kan stole på skjebnen eller det kjønn han eller hun tilhører for å realisere seg selv. I det moderne samfunn er mennesket friere enn tidligere, men det kan også rammes av nye farer og risiki. I min samtale med Grenness understreket hun at det er alle slags mennesker som rammes av flyskrekk, noe hun også påpeker i videofilmen (Grenness og Thrygg 1994), der hun sier at flyskrekk ikke er skjebnebestemt. At flyskrekk rammer ulike mennesketyper kan en se eksempler på blant mine informanter. De er ganske ulike, og blant dem er det en direktør i et IT-firma og en journalist, samtidig med at det også er en skoleelev.⁷⁸

Lars har reflektert over hvorfor nettopp *han* har flyskrekk, mens andre ikke har dette problemet. Han har følt dette ubehagelig:

”Jeg har ikke likt det, fordi at det... :’ Hvorfor skal jeg bruke så veldig mye lenger tid enn de andre?’ (...) ’Og hvorfor kan ikke jeg mestre disse tingene som alle de andre klarer å mestre?’ Men jeg har egentlig innfunnet meg med det og... ’Vel jeg liker ikke å fly, og da finner jeg andre løsninger’.”

Her kan det virke som om Lars leter etter forklaringer som kunne si at det var skjebnen som har gitt ham skrekken. Lars er også oppmerksom på den risiko det *kan* være å fly:

”Og vite at det er en viss risiko forbundet med at...’om noe går gærn’t nå, så går det fryktelig gærn’t”

Også andre informanter er opptatt av at det er en mulighet for at flyet ikke kommer trygt frem til destinasjonen. Flere av dem sier at de ofte har tenkt at alle skal dø en gang, og at det meget vel kan være i en

⁷⁸ For øvrig vil jeg si at en fellesnevner for informantene er at de er ressurssterke. Dette er et poeng jeg ikke har forfulgt.

flyulykke. Videre ble informantene spurt om de har bedrevet noen form for såkalt risikoidrett.⁷⁹ Med unntak av Bertine, som på mange måter skiller seg fra de øvrige informantene og har drevet med paragliding, svarte alle benektende på mitt spørsmål. Flere av dem mente at det ville være merkelig om en person med flyskrekk skulle drive med farefulle aktiviteter. Hannes reaksjon er dekkende for dette: ”Nei, nei, nei. Hehehe... Er’u dum?” Dette sier noe om at informantene ikke søker risiko og spenning dersom de ikke er nødt, og at de således er bevisst risikoen slike aktiviteter kan medføre.

Sammenlikning av Giddens og Beck

Giddens og Beck er begge opptatt av det komplekse i moderniteten, og fokuserer også på det som kan betraktes som bivirkninger av modernitet, og Giddens er positiv til Becks arbeid. De er enige i at de moderne risiki også muliggjør friheten og en form for selvidentitet. Det ligger hos begge en slags dobbelthet her: Uten fremveksten av det moderne ville samfunnet ikke oppnådd den samme teknologiske fremgang og frihet, men samtidig har det moderne samfunn også ført med seg en rekke nye farer som ikke fantes tidligere. Det moderne gir altså mennesket mange gleder, men det fører også til flere sideeffekter som må tas med på kjøpet. Med andre ord: Det moderne samfunn gir mennesket en rekke valg, og med disse valgene mulighet for gevinst, men også risiko for tap.

Begge er av den oppfatning at risiko ikke er noe nytt fenomen, mennesket har levd med risiki rundt seg bestandig. For begge er tillit viktig. Giddens (1994) er som vi har sett, opptatt av tillit til systemer og drøfter hvordan individet kan ha det i dagens samfunn der interaksjon mellom mennesker i økende grad er ansiktsløs. Beck er også opptatt av at mennesket lever i et samfunn der det er avhengig av andre, enten dette er personer eller systemer.

Sammenlikner vi Giddens med Beck synes det som vi stort sett får den samme innsikt. De er langt på veg opptatt av samme fenomen, selv om Giddens kan sies å være noe mer optimistisk i sine tanker om det moderne samfunn enn Beck er.

8.4 Kort om to typer flyredde

Som nevnt på side 39, skiller Grenness (i Grenness og Thrygg 1994) mellom de teknisk redde, og de som frykter egne reaksjoner. I dette avsnittet eksemplifiseres disse idealtypene ved noen sitater. Lars sier:

” Etter at jeg gikk på dette kurset så har jeg tenkt litt mer, og det jeg nok har vært mest redd for, og som jeg fremdeles er mest redd for, det er den følelsen av bare å være der, være der oppe, innelukket, uten å kunne komme ut (...) og da har jeg fått sånn type panikkangst, hvor tankene har begynt å spinne i hodet. Og det har vært alt fra at...: ’Nå faller flyet ned, eller nå smeller det en bombe, eller nå blir jeg gær’n!’ Det er kanskje det siste som har vært det største problemet!”

Her ser vi at Lars synes det er ubehaglig å være inntengt i et fly høyt oppe, og at han vært redd for å bli gal. Samtidig viser sitatet at han også har fryktet at flyet skal falle ned, noe som kan sies å være en mer teknisk form for frykt.

Som vi så sier Hanne at:

⁷⁹ Hva som kan sies å falle inn under begrepet ”risikoidrett” er det delte meninger om. Jeg benyttet ingen definisjon, men spurte informantene om de har drevet med noen risikoidrett.

” (...) jeg bare, jeg greier liksom å... det er vel ikke det at jeg ikke stoler på flygerne, akkurat, jeg stoler vel mindre på selve konstruksjonen av flyet. At det virker så... at det kan fly(...) men jeg trokke’ jeg er direkte redd for å styrte, det tror jeg ikke.”

En slik form for redsel må sies å kunne være en teknofobisk flyredsel. Selv om Hanne ikke direkte frykter en flystyrt, er hun redd for at konstruksjonen ikke er god nok, noe som gjør henne redd.

8.5 Oppsummering

I kapitlet er informantenes opplevelser av hvorfor de har flyskrekk tolket i lys av teori. Kapitlet har vist at det er en rekke grunner til at informantene har mislikt å fly, og de teorier som har blitt benyttet til en viss grad er fruktbare for å belyse flyskrekk som fenomen.

9. Forståelsen av konsekvenser tolket i lys av teori

9.1 Innledning

I det følgende analyseres de konsekvenser flyskrekken har hatt for informantene, utfra de sosiologiske teorier som er presentert tidligere i oppgaven. Jeg benytter først stemplingsteori, nærmere bestemt stigmatene til Goffman og Becker, før jeg belyser konsekvensene utfra modellen Album benyttet da han studerte hjertesyke. Deretter sammenliknes de tre teoretikerne.

Synlighet

Personer som på en eller annen måte skiller seg ut gjennom en særskilt form for atferd, helse eller på annet vis avviker fra folk flest, kan ha ulike ønsker om hvor synlig deres avvik skal være for omverdenen. Noen kan ha et ønske om at ingen skal vite om det, mens andre igjen gjerne deler kunnskap om sitt avvik med andre mennesker. Når det gjelder flyskrekk, mener mange at det er viktig å være åpen og synlig rundt skrekken (Grenness og Thrygg 1994). En grunn til det er at det er lettere for de ansatte i flyselskapet å kunne yte hjelp hvis de vet at en person er flyredd. Jeg vil derfor benytte teorier som sier noe om synlighet, og om hvordan avvikere kan bli behandlet.

9.2 Stigma - om vurderingen av de flyredde

Et interessant tema i forbindelse med redsel, enten vi kaller den frykt eller angst, er hvorvidt de redde blir sett på som annerledes eller avvikende, og om de blir vurdert som mindreverdige eller udugelige. Da jeg fortalte en bekjent, som nylig ble sosiolog, at jeg skriver oppgave om flyskrekk og selv har mislikt å fly, utbrøt hun:

”Hva, er du redd for å fly? Jøss! Jeg merker jeg ser mer ned på folk som har flyskrekk, enn de som er redde for edderkopper...”⁸⁰

Som nevnt flyr de fleste mennesker i det norske samfunnet, selv om en stor andel føler seg, i en eller annen utstrekning, mindre komfortable. Hvordan føler de at de blir sett på av de som flyr uten ubehag? Her tenkes det på om de føler det skamfullt at de ikke våger å fly, eller flyr med stor grad av redsel. En teori som kan si noe om dette er stigmatiseringsteori eller stemplingsteori. Er det slik at flyredde opplever stigmatisering fordi de frykter å fly? Generelt kan spørsmålet besvares med et ubetinget ja. Min bekjentes reaksjon, som kom helt spontant, viser at så kan være tilfelle.

Under intervjuene ønsket jeg å høre hvordan den enkelte har opplevd eventuelle reaksjoner fra omgivelsene på at de ikke har likt å fly. Det ble derfor fokusert på hvordan de selv har følt dette, og spurte dem om hvordan de tror andre ser, eller har sett, på deres flyskrekk. Jeg ville blant annet fokusere på om noen av mine ni informanter har følt skam når de har snakket om redselen, eller har de latt være å snakke om flyskrekken sin fordi de har vært redde for å bli møtt med hånlatter eller andre negative sanksjoner.

⁸⁰ Det bør legges til at hun ellers er hyggelig og sympatisk person.

Det er ulikt hvordan informantene mine har opplevd det å ha flyskrekk. Graden av åpenhet dekker stort sett hele skalaen fra de helt åpne til de komplett lukkede. De fleste informantene har på en eller annen måte følt en viss form for stigmatisering, mens noen mener det ikke har vært tilfelle i det hele tatt.

Britt er den informanten som klarest har opplevd å bli stigmatisert fordi hun har vært redd for å fly. Blant kollegaer er det noen som forstår henne; dette er gjerne de som er litt redde selv. Hun har også opplevd det motsatte, at folk har fnyst av det. Dette er stort sett de yngre på arbeidsplassen:

”Jeg har vel en liten av følelse av at de som er mer voksne, og blir litt mer eldre, har mer forståelse (...) kan ha opplevd det å være redd for noe. Er du i begynnelsen av 20-årene og ikke har møtt no’ særlig motstand, så er’u ikke redd for noe...”

Redsel, frykt og angst faller inn under stigma to hos Goffman, altså de karakttermessige stigma. En flyredd person vil kunne bli stigmatisert ved at andre vurderer flyskrekken som noe dypt miskrediterende ved vedkommende. I et slikt tilfelle vil omgivelsene se ned på den flyredde og vurdere ham eller henne som for eksempel ynkelig, feig eller pysete. Stigmatisering kan blant annet føre til isolasjon eller redsel for å fortelle andre om problemene, noe vi skal komme til senere.

Det kan være på sin plass å problematisere Goffmans betegnelse ”karakttermessige feil”. Dette blir dels et spørsmål for psykologien, men ut fra mitt materiale kan det sies noe om det. Flere av informantene omtaler seg selv som svært fantasifulle eller engstelige av natur, noe som også er inntrykket til fagfolk (Ekeberg 1997:62), selv om de påpeker at det ikke er gjennomført noen undersøkelser av de flyreddes personlighetstrekk.

Informanten Hanne sier at hun lett blir stresset og nervøs:

”Jeg er veldig nevrotisk; for det meste. Jeg ble blant annet døpt Hysterica i russetida. Hehe. Så jeg er veldig sønn, jeg liker ikke... jeg blir veldig fort stressa, eller veldig fort nervøs, for alt mulig, sønn sykdommer...eh... bare det å reise så jeg er på steder med masse folk...så blir det liksom sønn klaustrofobisk. Jeg er veldig sønn nevrotisk. Hehe.”

Dette er et trekk vi finner hos flere av informantene i min undersøkelse. De sier at de lett ser for seg scenarier der alt går galt med flyet og passasjerene om bord. Her synes det å være en kombinasjon av både livlig fantasi og at de har lett for å fokusere på negative tanker. Det Gry sier om dette, er et godt eksempel:

”Jeg lager store oppslag, sønn som når jeg har hatt flyskrekk, så har jeg jo sett for meg alt som skjer etterpå, både avisutklipp, og sett for meg begravelsen, hvordan folk reagerer, hvordan det blir for de som er igjen. Det har vært i forbindelse med flyskrekken, men ellers så... veldig god til å lage historier i hodet, sønn at jeg kanskje ikke får sove, eller blir ukonsentrert.”

Å se for seg sin egen begravelse er det flere som gjør, noe som henger sammen med at de frykter de skal dø i en flystyrt. Fantasien gjør at de dermed straks ser for seg sin begravelse og de sørgende i familien. Gry har til tider vært svært sikker på at den forestående reisen blir hennes siste og har derfor tatt sine forholdsregler:

”Lagt fram papirer på livsforsikringer. Forberedt meg! På det verste! At jeg ikke kommer tilbake. Jeg har gjort det på forhånd, instruksjoner som går på ungene, hvor ting ligger hen... tenkt mer framover, at folk skal finne fram til de viktige tingene i huset, når jeg ikke er her lenger.”

En informant som særlig fokuserer på dette med å være engstelig, er Roger:

”Hele den situasjonen jeg var i, gjorde at jeg psykisk, asså jeg vakke’ no’ spesielt glad! Jeg hadde gått mange år og vært nedfor, og mmm... og var vel... nokså... på det litt sønn personlige plan så... var jeg redd for å ta konfrontasjoner, og eh...ja... asså redd... noe som gjorde at jeg... Asså... teorien min nå er at jeg har blitt veldig redd for å dø, og det kan jeg jo ikke nå, i og med at jeg ikke har levd ordentlig ennå!”

Roger har reflektert mye rundt sin egen mentale tilstand, og han vurderer det slik at han ikke var særlig glad på denne tiden. Noe av det samme er Britt inne på når hun forteller om sine problemer midt på 80-tallet:

”Og i den perioden så ble jeg innmari’ redd, fikk veldig sånn angstsymptomer, og og og slutta å spise, og orka’ ke å jobbe. Og var helt utafor altså. Og det har tatt meg mange år å komme meg opp igjen. Og det er jo de symptomene som dukker opp, når jeg kommer i sånne stressa situasjoner!”

Dette sitatet viser også at det blant informantene finnes personer som har slitt med relativt tøffe psykiske problemer. Lars sier at hans fantasi er svært livlig og at han til tider plages av tvangstanker:

” Jeg har lett for å få en type tvangstanker i forskjellige situasjoner, som jeg ikke kommer ut av. Eller som jeg hvertfall sliter med å komme ut av... Og det kan være jobbrelaterte ting, eller privatrelaterte ting, eller hva det kan være. Hvis det er ting som ikke er som de skal være, så kan jeg lage veldig store katastrofer ut av det. Som kanskje ikke er reelle i det hele tatt. Som for eksempel (...) å sitte i en stolheis og hoppe ut av den... ’Hvorfor skal jeg hoppe ut derfra?’ ’Hvorfor skal jeg falle ned fra en topp?’ ’Hvorfor skulle den avtalen som vi nå er i ferd med og kanskje ikke gå i orden... hvorfor skal den medføre at familien min bli endene på fattigkassa resten av livet?’ Altså, det er veldig sånn katastrofemaksimering av kanskje bagateller.”

Dette eksemplet viser tydelig Lars’ velutviklede fantasi, og at han er i stand til å tenke seg til ubehagelige konklusjoner. Det blir et definisjonsspørsmål om livlig fantasi og det å være nervøs av natur kan betraktes som karaktermessige *feil*, ettersom det til tider kan være svært nyttig å ha god fantasi. Ekeberg (1997:62) mener da også at et rikt fantasiliv er et kjennetegn ved ressurssterke mennesker, det være seg i et kreativt yrke eller i dagliglivet ellers.

Roger har reflektert en del rundt fordeler og ulemper ved å ha god fantasi:

”Jeg tenker veldig visuelt og ser veldig lett for meg alle mulige scenarioer... jeg... ja mye mareritt, når jeg var liten, og jeg tror det har en sammenheng der... Men... jeg ... det er litt... veldig vanskelig å si for jeg forestiller meg jo at alle som har den samme form for... at de fantaserer sånn som jeg gjør, men...men jeg ser jo at den jobben jeg sitter i... den fikk jeg delvis fordi jeg har mye bra ideer.”

Roger beskriver på en god måte noe viktig, nemlig det som kort ble drøftet over, at det å ha livlig fantasi kan være både et aktivum og en hemsko. På samme måte vil det i ulike situasjoner være gunstig å kjenne frykt. Ekeberg hevder at det er viktig at frykt, eller evnen til å bli redd, ikke betraktes som en svakhet. Derimot kan denne evnen betraktes som en beskyttelsesmekanisme. Han eksemplifiserer det ved å vise til at uten evnen til å bli redd kunne mennesker risikere å gå rett inn i løvens gap eller utfor et stup (Ekeberg 1997:36). Vår redsel er slik sett en del av et komplisert beredskapsapparat, som trer i kraft når farer eller trusler lurar. Marks (1989:26) mener at en svak angst virker skjerpene, og at vi kan bli dovne og uforsiktlige hvis vi ikke kjenner en liten uro i viktige situasjoner. Som eksempler viser Marks til politikere og skuespillere som sier at de presterer best under press eller med en svak angst i kroppen. Videre finnes det også en rekke situasjoner der mennesket faktisk ønsker å bli redd, der folk på egen hånd søker spenning eller en form for mild frykt. Underholdningsindustrien, med sine skrekkfilmer og halsbrekkende karuseller på tivoli, kan tjene som eksempel her (Berge og Repål 2000: 19-20). En viktig forutsetning for å se slike filmer eller ta turer med denne typen karuseller er at å ha en visshet om at det er trygt.

Det er altså både fordeler og ulemper ved å ha evnen til å bli redd, og være i besittelse av en livlig fantasi. Imidlertid kan det virke som om det i forbindelse med flyreiser er en fordel å være mindre fantasifull for å unngå tenkte katastrofescenarioer, samt at å være svært nervøs er lite gunstig.

Termen stigma dekker i tillegg til selve stemplingen også en form for forståelse av hva som er normalt. Denne forståelsen må foreligge hos den avvikende, og hos de såkalt normale. Dette er da en forståelse, eller et sett av oppfatninger om hvordan man skal være.

Stigmabegrepet har videre et dobbelt perspektiv, nemlig hvorvidt aktøren tar det for gitt at stigmaet

allerede er kjent eller lett synlig for omgivelsene, eller om vedkommende antar at det ikke er kjent eller lett synlig. Goffman omtaler aktører i det første tilfellet som *diskrediterte*, mens de sistnevnte vil være *potensielt diskrediterte*, og understreker viktigheten av å skille mellom dem. Likevel antyder han at de fleste som utsettes for stigmatisering vil ha opplevd begge muligheter (Goffman 1963). De potensielt diskrediterte lever uten å ha blitt identifisert, eller har til nå klart å skjule sitt stigma. Flyredde som ikke har fortalt andre om sin skrekk, vil derfor bli betegnet som *skapflyredde*.⁸¹ Skapbegrepet er etterhvert blitt et velkjent begrep i norsk dagligtale. Disse vil falle i kategorien potensielt diskrediterte. Det er her tale om personer som ikke har ønsket eller våget å fortelle omgivelsene om at de er redde for å fly. Begrepet brukes for å understreke at det for enkelte er et sårt tema å snakke om.

For en flyredd kan det tenkes at reiser med familie og venner kan være et problem, og hvis dem han eller hun vil reise med ikke godtar flyskrekken, vil den flyredde enten måtte kaste seg ut i det vedkommende frykter, eller droppe å reise med det potensielle reisefølget. Å holde problemet for seg selv, det vil si å være skapredd, uten å fortelle omverdenen om det, kan også medføre en betydelig belastning for individet. Dette kommer til uttrykk hos informantene ved at de sier at de har unngått å fly med venner gjennom å si at de ikke får fri på jobben. Sara sier for eksempel at det er en "masse små løgner". Flere av informantene misliker å benytte disse løgnene som strategi for å slippe unna flyturer. Et begrep Goffman benytter seg av, er "passing", som betegner et individ som skjuler sitt stigma for andre. Det kan skje utfra et ønske om å fremstå som en normal person, og således unngå stigmatisering. Goffman stiller opp noen kriterier for å betegne noe som passing. Dersom ingen, ei heller den det gjelder, vet om stigmaet, kalles det ikke for passing. I tilfeller der alle individet er i kontakt med kjenner, til vedkommendes stigma kalles det heller ikke passing. Passing oppstår med andre ord kun dersom noen av dem individet interagerer med, ikke har kunnskap om det aktuelle stigma. Således blir passing en term som benyttes dersom individet selv vet at vedkommende har et stigma, og han eller hun søker å holde det skjult. De skapflyredde er med andre ord personer som i en viss grad benytter seg av passing.

Som vi har sett, våget ikke Britt å fortelle sin australske kjæreste hvorfor hun ikke ville komme til Australia. Britt forteller at hun heller ikke fortalte om skrekken på jobb før hun var i gang med kurset. Når det gjelder flyturer med jobben har hun unngått å bli med:

"Rett og slett sagt at det ikke passer, orker ikke begynne å styre med at jeg ikke kan ta fly, og alt det der...nei..."

Dette vil være en form for passing. Britt er her et eksempel på en skapflyredd som er potensielt diskreditert. Hun ønsket ikke at andre skulle få greie på at hun var redd for å fly. For henne ble derfor løsningen å unngå samtaler om flyreiser i jobbsammenheng. Ved å si at en reise ikke passet, la hun et vis ballen død og slapp mer snakk om temaet. Hun faller altså under begrepet skapredd, i det minste før kurset. Da var det omtrent bare ektemannen hennes som visste at hun hadde flyskrekk, med unntak av foreldre og en tidligere kjæreste. En mulig årsak til det kan være at hun i en periode var langt nede psykisk og at hun og hennes psykolog derfor betraktet flyskrekken som en sideeffekt ved informantens generelle mentale tilstand. Da hun skulle på en reise med jobben midtveis i kurset benyttet anledningen til å berette om sin flyskrekk. Fortsatt har hun et ønske om å være mer åpen rundt flyskrekken.

⁸¹ Takk til hovedveileder Regi Th. Enerstvedt for et godt begrep. Jeg vil benytte begrepene *skapredd* og *skapflyredde* for variasjonens skyld. Begrepene er ment å dekke samme fenomen.

Lars, som fikk et fly til å lande på Flesland, synes han har fått veldig grei aksept, også fra venner som jobber som flygere. Da han fikk flyet til å gå ned på Flesland, sier han at han ikke brydde seg om hva andre måtte mene og tenke om ham. Slik sett virker han som en meget åpen person, også rundt sin flyskrekk. Likevel har det vært flere ganger han bare har møtt på en konferanse uten å reise med de øvrige fra jobben. De har bare sett at han har vært på bestemmelsesstedet til avtalt tid. Her er det mulig at han ikke har sagt fra fordi han frykter hva de vil mene om ham. Han sier at han derimot ikke har gjort noen anstrengelser for å skjule redselen, slik at hans strategi blir i grenselandet mellom passing og ikke-passing. Imidlertid vil jeg se på hans strategi, med bare å møte opp på avtalt sted til avtalt tid, som en form for passing. Lars var potensielt diskreditert ettersom han ønsket at omgivelsene ikke skulle merke at han var redd for å fly. Personer med flyskrekk kan befinne seg i begge disse kategoriene avhengig av den aktuelle situasjonen. Dersom vedkommende er i et selskap eller sitter på bussen, er det ingen som kan vite eller se at han eller hun ikke liker å fly. I slike situasjoner er vedkommende potensielt diskreditert. Imidlertid kan alle merke det dersom vedkommende ikke vil reise på en konferanse med de øvrige på arbeidsplassen fordi det innebærer å fly. I sistnevnte tilfelle vil personen være en diskreditert aktør.

Gry har opplevd at folk forstår skrekken hennes, men har også fått beskjed om å ”ta seg sammen!”, og har fått inntrykk av at folk synes skrekken har vært litt merkelig. Roger har også møtt forståelse, men har en følelse av at folk synes det ikke er ”unaturlig” at han var redd for å fly, fordi det passer med hans litt stressete og reserverte personlighet. Dette er det nærmeste disse har vært noen form for stigmatisering, og de havner således i en posisjon mellom de stigmatiserte og de som ikke har merket noen reaksjoner.

Sara har ofte diskutert flyskrekk med kollegaer og andre i det daglige og føler hun har fått aksept for skrekken. Også mannen har visst om flyskrekken, men overfor andre i privatlivet har hun noen ganger sagt at hun ikke har kunne ta seg fri fra jobben, for å slippe å fly. Således kan visse trekk av den skapflyredde spores her. Som de fleste andre av informantene har hun fortalt *noen* om at hun frykter å fly, men sier:

”Sånn privat åsså så har’e jo vært det at du har prøvd å... ja si nei til turer og... Fortalt at du ikke har fått mulighet til å reise og ikke har fått fri fra jobben. Masse sånne løgner. Bare for å slippe å gjøre det [si at hun ikke vil fly].”

Dette går igjen hos flere informanter, de sier gjerne til noen at de er redde for å fly, men de begrenser antallet som får vite om det, en form for passing med andre ord. Samtidig sier Sara at hun har blitt møtt med aksept hvis hun har vært åpen om sitt problem. Dette er et poeng som også gjelder for flere av informantene mine: Hvis de først våger å snakke åpent om sin redsel, møtes de i mange tilfeller med forståelse.

Også Ragnar kan plasseres i en slik mellomposisjon. Han har vært åpen overfor venner og kjente, men har vært mindre åpen om bord i flyet. Han sier han er redd for å miste ansikt, dersom vilt fremmede flypassasjerer skulle se at han er redd:

”Jeg var nok mer stolt, redd for å miste maske (...) jeg likte ikke å miste maske overfor medpassasjerer, jeg gjorde ikke det.”

Han synes i utgangspunktet han har fått god aksept hvis han har snakket om flyskrekken sin, og han sier han aldri har blitt latterliggjort, annet enn av sin tidligere kone:

”Nei, asså, det er ikke så rart, for min irrasjonalitet la jo føringer på hennes liv (...) det var vel ikke noe konkret hu’ håna, men det var vel det at hu’ rett og slett ble lei... av å måtte legge opp hele ferieløpet sitt.” [etter Ragnars flyskrekk].

Ragnar har altså ikke vært like åpen om flyskrekk overfor fremmede mennesker. Han snakket gjerne om den blant familie og venner, men om bord i et fly var det ikke noe han ville komme inn på. Han har således

befunnet seg både i rollen som diskreditert, av kona, og potensielt diskreditert, fordi han skjulte skrekken for medpassasjerer. Det er et klart eksempel på passing, at han holder problemet for seg selv, og således søker å unngå at andre finner ut av at han er redd for å fly. Bertine skiller seg i flere henseende fra de øvrige informanter, og hun har ikke direkte blitt stigmatisert, sier hun, men hun har blitt vennskapelig mobbet av familien, fordi familien føler at hennes flyskrekk har lagt føringer på deres mobilitet. Familien til Hanne trodde hun bare ønsket oppmerksomhet, og at hun egentlig ikke var så redd for å fly. Dersom hun ikke våget å fly med klassekameratene, tror hun ikke de ville se ned på henne, men hun antar de ville synes det var merkelig om hun for eksempel insisterte på at klassen skulle ta toget:

” Ehm, da tror jeg de hadde syns jeg var ganske teit, for asså de kan ikke gjøre det fordi en ikke tør å fly, liksom. Men jeg tror ikke de ville se ned på meg, fordi jeg er redd for å fly liksom. Det har heller vært sånn...:’Jeg skjønner ikke hvorfor du er redd, men vi får prøve å hjelpe deg’ “

Hun sier altså at hun tror de ville oppfatte henne som teit, men at de ikke ville stigmatisert henne likevel. Hanne hadde snakket mye med folk i klassen sin om flykurset, og følte visse forventninger foran en skoletur like etter kurset. Denne følelsen førte til en liten prestasjonsangst da hun skulle fly med klassen. Turen gikk bra, men Hanne følte hun måtte bevise at hun nå var kommet over flyredselen, og det virker som hun tror klassekameratene ville ha stigmatisert henne dersom hun ikke mestret flyturen. Hanne er altså svært åpen rundt sine problemer med å fly og kan ikke kategoriseres som skapflyredd. Etter Amanda er Hanne den som fremstår som den mest åpne rundt sin flyskrekk. Mange av de øvrige sier de har snakket åpent om den, for senere i intervjuet komme med visse korreksjoner og forbehold. Det kan for eksempel være at de nevner visse grupper mennesker de ikke har fortalt om flyskrekken. Selv om Hanne altså har fortalt andre om sin flyskrekk, har hun opplevd stigmatisering. Dette har vært mer av hele gruppen flyredde som sådan. Hun har nemlig vært vitne til at folk har pratet nedlatende om kronprinsessens flyskrekk. Dette vil jeg komme tilbake til i det kommende avsnittet. I tillegg så vi at Hanne antok at klassekameratene ville synes hun var teit hvis hun ikke ville fly. At Hanne tenker slik, viser at selv om hun føler at andre godtar hennes flyskrekk, vil de likevel ha problemer med å akseptere konsekvensene av den.

Amanda, en av dem som ikke synes hun har møtt negative holdninger som flyredd, sier:

”Jeg kan godt stå på Karl Johan og fortelle om det [at hun er redd for å fly], jeg. Jeg føler at folk godtar det, jeg. Jeg har i hvertfall ikke opplevd... altså det er mange som ikke skjønner det! De gir uttrykk for at de ikke skjønner det, og så kommer de med statistikk om bilulykker og bussulykker og togulykker, og hvor sikkert det er å fly! For å hjelpe på en måte, men det har ikke hjulpet meg mye. Men jeg føler at de... at folk rundt meg... de tar det på alvor på en måte. Men de skjønner det ikke!”

Hun mener at hun aldri har blitt møtt med noen negative holdninger eller ord, iallfall ikke fra noen som står henne nær. Ifølge Amanda tar folk hennes flyskrekk på alvor, selv om de ikke *skjønner* hvorfor hun er redd.

De egne og de kloke - andre i samme båt og ”æresmedlemmer”

Stigmatiserte kan i prinsippet leve hele livet i den tro at ingen andre har samme problem, vansker eller mangler. Imidlertid er det sannsynlig at vedkommende merker at også andre er i besittelse av samme stigma. De som deler stigma, vil lettere kunne sette seg inn i personens situasjon og tenkemåte. Videre kan den stigmatiserte møte mennesker med særlig kunnskap om stigmaet, som således blir for eksperter å regne, være positivt. Goffman (1963) skiller mellom de egne og de kloke. De egne tilhører gruppen som deler stigmaet, og er i forbindelse med

flyskrekk de flyredde.⁸² De kloke er personer med innsikt, tilknytning og eventuelt ekspertise på området. Det kan for eksempel være en venn av en flyredd, eller en psykolog som har arbeidet med flyredde. Goffman mener at de egne er personer som blant annet kan veilede den stigmatiserte i hvordan han eller hun kan klare seg med sitt stigma. En form for støtte de fleste av mine informanter nevner, er det å være flere i samme båt. Her er vi inne på fordeler ved å omgås det Goffman omtaler som de egne, altså andre personer som har opplevd å ha flyskrekk og som derfor forstår hverandre. Dette er noe nesten alle nevner, og da særlig i forbindelse med flykurset. Britts ektemann liker ikke å fly, og hun forteller om erfaringer når det gjelder det:

” (...) da blir jeg tøffere... da blir jeg litt sånn som skal passe på ham. Da føler jeg meg bedre, faktisk, av en eller annen merkelig grunn.

Hun satt ved siden av oppgavens forfatter under eksamensturen og har reflektert litt rundt det:

”Ja, for da fikk jeg vel litt mer det at jeg skulle passe på deg! Og da ble jeg opptatt av det, og da glemmer jeg litt det at jeg er redd fordi at jeg ser at den andre er redd, og kanskje jeg også blir litt mindre redd av å se at andre er det, for da behøver jeg ikke være så innmari forsiktig med hvordan jeg er. Det er noe med det at da er det ikke så farlig fordi *du* visste jo! Ikke sant? Og han [ektemannen] vet jo også”

Dette er et klart eksempel på å dra nytte av de egne. Britt følte at det var lettere å slippe av fordi hun nå kunne hjelpe en annen med samme problem. I tillegg ble hun roligere ettersom hun nå ikke hadde behov for å skjule redselen. Hun kunne nå opptre som en person utenfor skapet og ikke engste seg for hva de andre trodde og mente om henne. Det å være blant de egne blir således som å være på et slags fristed, der den stigmatiserte kan senke skuldrene, og opptre uten redsel for å bli sett på som feig eller dum. Ikke bare når det gjelder selve denne flyturen, men også i forbindelse med selve kurset, sier de fleste informantene at det var en stor fordel å være i samme båt. Hanne, den yngste av informantene, sier om kurset:

”Ehm... på en måte hadde det vært enklere hvis alle hadde vært på min alder, fordi jeg følte på en måte at jeg ble den lille... lille stakkars... at jeg ble... så dumt å få flyskrekk når du er så ung, og liksom alt sånn. Men... det hjalp meg kanskje at jeg så at det var folk som var eldre, også, som hadde flyskrekk. Ja, nei... bare det å fly sammen med den gruppa, det var kjempetrøst syns jeg!”

Hanne benytter ordet ”trøst” om det å fly med de andre deltakerne på sitt flykurs. Det kan virke som hun ikke har hatt mange av ”de egne” rundt seg før kurset; noe hun også sier i intervjuet. Hennes mor har vært flyredd, og hele familien har trodd at Hanne har overdrevet skrekken for å få oppmerksomhet. Sitatet synliggjør hvordan et individ kan slippe av og dra nytte av å omgås andre som deler samme stigma. Lindgaard (1999:80) skriver om hvordan treff for folk med samme øyesykdom⁸³ fungerer som et møtested for utveksling av erfaringer om hvordan det er å leve med sykdommen. Mine informanternes deltakelse på et flyskrekkurs blir på et vis å delta i et miljø der alle deltakerne er i kategorien ”de egne”. Roger sier også at det å være en del av en gruppe var positivt, særlig det at gruppen inkluderte svært resurssterke mennesker:

”Også det at en følte seg ikke som en del av en sånn svak gruppe! Det var så sammensatt, av alt mulig typer folk. Eh... virkelig alle typer, asså! Eh... og mye resurssterke folk”

⁸² Jeg har i metodekapitlet redegjort for fordeler og ulemper ved at jeg selv er en person som vet hva flyskrekk innebærer.

⁸³ Lindgaard fokuserer på sykdommen Rentinis Pigmentosa, en sykdom som fører til alvorlig svekkelse av synet eller blindhet. Dette ved at synsfeltet gradvis snevres inn. Sykdommen er også kalt kikkertsyn (Lindgaard 1999).

Dette sitatet sier også noe om at han selv trodde at det ville være mindre ressurssterke mennesker på et flyskrekkurs, men at han ble overrasket. Slik sett kan det sies at han selv på forhånd så på de flyredde som noe svake og puslete, og således stigmatiserte den gruppen mennesker han selv tilhører. Bertine er også inne på de gunstige sidene ved å være blant sine egne:

” (...) når alle er til stede på grunn av samme... så syns jeg det er veldig greit. Jeg trokke’ jeg hadde hatt samma virkningen av det kurset hvis jeg hadde vært aleine.”

Dette er en av de klareste uttalelsene om å være blant sine egne, eller med andre ord ”på hjemmebane”. Uten de andre i gruppen er Bertine ikke sikker på om kurset ville ha hatt samme gode virkning på henne. Dette er også noe Grenness kommer inn på i videoen (Grenness og Thrygg 1994) der flyskrekk er tema. Også Ragnar fant støtte i å dele skjebne med de øvrige på kurset, selv om han ikke likte helt å åpne seg for dem innledningsvis:

”Det å åpne seg for totalt ukjente mennesker er jo alltid litegrann ubehagelig, den første stunden. Men på den annen side så kommer man jo i og for seg... det skaper jo nærhet det at man deler samme skjebne, kan du si. Det jeg likte best med det var asså jeg likte... hadde veldig sansen for den rasjonelle innfallsporten til dette her her. Det hadde jeg. Det hadde jeg veldig sansen for at man gikk igjennom alt det tekniske, og ja... det beroliget meg veldig. Det gjorde det.”

Her er det altså i kurssituasjonen Ragnar drar nytte av å være blant sine egne. Amanda har ofte fortalt medpassasjerer at hun er redd for å fly. Hennes tanker rundt dette illustrerer hvilke veksler en kan trekke på de egne:

”Noen som jeg har møtt, har blitt så gla’ fordi at de har vært så inni granskauen redde selv! Og det er alltid godt å møte et menneske som en på en måte står på samme trappetrinn som.”

For mennesker som sliter med et problem kan det ofte være nyttig å ha noen forbilder som deler et stigma. Med forbilder siktes det til personer de stigmatiserte enten føler en nærhet til, eller personer som er kjente og som deler problemet altså personer som kan karakteriseres som ”egne”. Det er snakk om mennesker som den stigmatiserte kan føle seg hjemme sammen med og slappe av sammen med. For mine informanter har det å kjenne til andre med problemet vært en fordel. Som nevnt er det en rekke kjente mennesker som misliker å fly.

Det siste året har det vært fokusert sterkt på kronprinsesse Mette-Marits flyskrekk, noe Sara kommer inn på:

” (...) så var’ e jo Mette-Marit som var redd for å fly og, som... da var’ e jo veldig greit... da var’ n jo litt kongelig med en gang...”

Sitatet viser at kronprinsessen her fungerer som en trøst, eller et forbilde, for Sara. Også andre kjente personer kan tenkes å fungere som slike idoler, men i mitt materiale er det Mette-Marit som nevnes. Jeg antar at mennesker gjerne velger seg forbilder av sitt eget kjønn fordi det er lettere å identifisere seg med dem enn med personer av motsatt kjønn. Ettersom det er overvekt av kvinnelige informanter kan det til en viss grad forklare at det kun er Mette-Marit som nevnes. For oppgavens forfatter har visesangeren Jan Eggum⁸⁴ og fotballstjernen Tom Lund⁸⁵ fungert som forbilder. Det er også interessant at flykapteinen jeg snakket med, påpeker viktigheten av forbilder:

⁸⁴ Eggum er kjent som soloartist og gjennom gruppen Gitarkameratene.

⁸⁵ Lillestrøm Sportsklubbs stjerne, og landslagsspiller på 70-og 80-tallet. Lund sto over flere landskamper grunnet flyskrekk. Han ble ikke profesjonell fotballspiller, selv om tilbudene var der. Dette ble av andre delvis forklart med Lunds flyskrekk.

”Det har jo forandret seg veldig de siste 20-25 årene. Før var det jo ’ingen’ som hadde flyskrekk. Nå føler jeg det er mer forståelse, men mye kunne fortsatt vært bedre. Nå er det jo til og med en i kongefamilien som sier hun sliter med det. Det er mer stuerent nå.”

Hanne nevner også kronprinsessen, og forteller at hun ble irritert da to eldre kvinner kritiserte Mette-Marit. Disse kvinnene mente Mette-Marit kun var ute etter oppmerksomhet, en kritikk Hanne selv ble utsatt for fra sin familie. Om episoden sier hun:

”Det er veldig mange som ikke skjønner det. De sier sånn...:’Hvordan kan du være redd for fly? Det er jo liksom... det er jo så trygt... Du kan jo ikke være redd for å fly!?!?’ Men da prøver jeg å forklare dem, for hvis noen liksom sier noe imot, for eksempel Mette-Marit, da, som har flyskrekk. Jeg ble veldig irritert i vinter, for jeg jobber i en kiosk, eller jobba i en kiosk... Også var hovedoppslaget at hun hadde vært i London, og kjøpt masse klær, ikke sant? Så kommer noen sånne frekke middelaldrende damer inn, og kritiserte at ...’Hadde ikke hun flyskrekk?’ og ’Hvordan kan hun reise dit?, og ja hun har gått på det kurset, så det er bare for å få oppmerksomhet!’, og sånn... og da ble jeg veldig sur, og på en måte tok Mette-Marit i forsvar, da! Fordi at de kursene kan faktisk hjelpe, og det er veldig lett å forsvare folk med flyskrekk liksom.”

At Hanne her forsvarte Mette-Marit kan også skyldes at hun selv opplevde at hennes egne omgivelser ikke tok flyskrekken hennes på alvor.

Den andre sympatisk innstilte gruppen er de kloke, som nevnt er dette personer med særlig kompetanse på det anliggende feltet. Begrepet sier noe om at det er snakk om mennesker som nyter en viss respekt fra de stigmatiserte. De er en slags form for ”æresmedlemmer” i deres klan. Overfor de kloke slipper den stigmatiserte å kjenne skam eller føle seg mindreverdig, selv om den kloke ikke deler stigmaet. De kloke er derimot personer som befinner seg i miljøets ytterkant, og som er de stigmatisertes fortrolige. For å bli en klok er det ikke nok at en person selv tilbyr seg å være støttende og omsorgsfull, vedkommende må i tillegg aksepteres av den stigmatiserte. Mens Ragnar sier han ble latterliggjort av sin ekskone, er Roger et eksempel på det stikk motsatte. Det motsatte av å bli latterliggjort, hånet eller ledd av, kan for eksempel være å bli møtt med omtanke, trøst og støtte. Selv om hans kjæreste, og nåværende kone, følte at Rogers flyskrekk var en begrensning i forhold til mobilitet, støttet hun ham:

” (...) hun har syns at det har vært, altså veldig splitta, for hun syns at det har vært helt for jævlig, fordi det får konsekvenser for henne. Samtidig syns hu’ det er veldig leit for meg. Så hun har prøvd å støtte, og hjelpe, som best hun har kunnet. Men det er klart: Hun er ikke psykolog, så (...) Asså det ble veldig låst her i Norge, eller hjemme lissom! Det gjorde jo det med meg, men det gjorde også det med kona. Hu’ var jo ikkeno’ glad for det, syns vel det var leit, så det ble en sånn der...:’Men jeg elsker deg jo allikevel!’-greie...”

De fleste familiemedlemmer og nære venner synes å støtte den flyredde, både gjennom omsorg og ved å utføre rent praktiske gjøremål. Et spesielt eksempel på det siste er Saras mann, som har mye å tenke på når de skal ut å fly:

” (...) han må ta helt ansvaret for ungene, og hehehe. Passe på så han får med seg dem, for jeg har nok med meg sjølv...”

I mange situasjoner kan den stigmatiserte derimot være i situasjoner eller på arenaer, der vedkommende interagerer med ikke kjenner til personen, og ikke har kunnskap om deres stigma. Et eksempel kan være at omgivelsene rundt en person som har en sykdom ikke kjenner til hva sykdommen innebærer av begrensninger eller problemer for den det gjelder. Medpassasjerer eller kabinansatte vet kanskje lite eller intet om hvordan den flyredde har det. Dette kan gjelde også i tilfeller der omgivelsene kjenner personen, men ikke stigmaet, og også hvis de kjenner begge deler, men ikke vet hvordan de skal takle, eller håndtere, stigmaet. Til tross for at de andre

som skal fly sammen med en student til utlandet vet om vedkommendes flyskrekk, kan det tenkes at de ikke vet hvordan den arter seg, eller hvordan forholdene kan legges til rette slik at vedkommende kan delta på en mest mulig smertefri måte.

Goffman (1963) skriver om det han kaller en moralsk karriere. Det er slik at personer med samme stigma har en tendens til å ha like erfaringer i tiden mens de lærer seg å finne seg til rette i sin situasjon. De går omtrent den samme veien. Det foregår en form for læringsprosess der den stigmatiserte i første fase lærer, og tilegner seg, meningene til de normale. Her lærer vedkommende også å kjenne forestillinger som råder i samfunnet generelt, altså hvordan en normal person er samt et bilde av hvorledes det å være heftet med et bestemt stigma vil være, altså hvordan det vil oppleves å være avvikende.

Senere, i fase to, lærer aktøren at han eller hun har et bestemt stigma. I denne fasen læres det mer detaljert hvilke konsekvenser og følger det aktuelle stigma vil kunne føre med seg. I fase tre tilegnes kunnskap om hvordan den stigmatiserte kan godta å bli behandlet av andre utfra stigmaet individet har, før det i fase fire lærer å passere. Som vi har sett vil det si å holde sitt stigma skjult. Den femte og siste fasen, består i at individet lærer å leve med sitt stigma. Inndelingen synes å passe delvis på informantene.

I fase en, der individet lærer hvordan en normal person skal være, vil det for mine informanter være snakk om å lære reisevaner for normale mennesker. Slike vaner vil blant annet variere avhengig av hvor i landet de bor, alder, om de har behov for å reise og om de vil komme raskt frem. Dersom å fly betraktes som *en av flere* måter normale mennesker reiser på, vil de som ikke flyr, lære dette gjennom å konversere med andre og gjennom media. For mine informanter har denne fasen vært ganske kort. De fleste har benyttet fly med jevne mellomrom, og noen har også jobbet i reiselivsbransjen. For de fleste er fly et naturlig alternativ. Britt sier: ”Det er mest naturlig å reise med fly da, hvis jeg skal reise langt.”

Dette er felles for de fleste informantene. De synes fly er det mest naturlige dersom de skal reise et stykke. I samme fase læres altså hvordan det er å bli stigmatisert. Det er noe som ikke gjenspeiler seg noe særlig hos mine informanter. De sier lite om hvordan de har tenkt på flyredde da de lærte om hvordan folk flest reiser. Det kan ha noe å gjøre med at informantene tilegnet seg kunnskap om menneskers reisevaner på et tidlig tidspunkt i livet. De fleste av mine informanter har fløyet flere ganger *før* de ble redde for det. Således lærte de at det ikke er uvanlig å fly, før de ble flyredde. Den andre fasen, der de stigmatiserte lærer at de ikke tilfredsstiller samfunnets krav til å bli betegnet som normale, består for informantene i hovedsak i at de mister lysten på å fly. Dette kommer enten etter en ubehagelig tur eller mer over tid. Også denne perioden synes å ha vært kort. Hvis informantene har sluttet helt å fly, har de tenkt at det kan være tungvint, og de har også fått visse kommentarer fra omgivelsene. Det kan være av typen ”Ta deg sammen!”, som Gry erfarte. Fase tre, der de stigmatiserte lærer å godta måten de blir behandlet på, sier informantene ulike ting om. I denne fasen oppmuntres gjerne informantene til å gå kurs for å kvitte seg med flyskrekken. Her forventer omgivelsene at de flyredde skal gjøre hva en kan, slik at de skal kunne fly. Gry forteller om hvorfor hun meldte seg på et slikt kurs:

”Det var et... det var en betingelse fra mannen min, fordi vi fikk en reise før jul, som skulle gå i februar, i vinterferien, han fikk på jobben. Og det var selvfølgelig veldig, veldig fristende, men i utgangspunktet hadde vi bestemt at i år, 2001, skulle vi ikke fly, vi skulle ikke reise noe sted som hadde med fly å gjøre; fordi jeg kom til å ødelegge den turen. Og han orket ikke! Så fikk vi det der veldig tilfeldig oppi henda, og... da sa han at han ikke orket å ta turen med meg, i utgangspunktet, men så kom han til at hvis jeg tok et flyskrekkurs, så skulle vi ta i mot. Da ringte jeg dagen etter!”

Grys mann var lei av slitsomme flyturer, og orket altså ikke flere ødelagte turer. De fleste informantene

har meldt seg på selv. Hanne fikk kurset i julegave av foreldrene, mens det for Saras del var mannen som var pådriver:

”Det var jo ikke jeg som meldte meg på heller, det var jo mannen min. Og han gjorde vel det fordi at hver gang vi skulle på ett-eller-annet, så sa jeg nei, og prøvde å finne en unnskyldning. Så hadde’n jo lest og hadde kontakt med han i Flyspesialisten [en kontaktperson i Via Flyspesialisten AS, som arrangerte kurset. Tidligere var kurset direkte underlagt SAS], da så det hadde vel vært no’ kontakt før også, men da hadde det vært no’ kurs som var fulle. Så det var vel egentlig bare så vidt jeg kom med på det kurset også. Så egentlig, tanken var at jeg skulle ha gått det, før vi skulle reise til Syden, men det rakk vi ikke.”

Noen sier lite om denne fasen. Det kan være fordi de til dels har unngått å fly. Lars, som bare dukket opp der han skulle uten å si til kollegaene hvordan han kom seg dit, er et eksempel på at det kan være enkelt å finne alternative løsninger. Han sier det så enkelt som: ”Jeg kjørte bil (...) jeg har innfunnet meg med det [at det tar lenger tid].” Dermed er vi allerede over i fase fire, fasen der passingen læres. Informantenes atferd i denne fasen er beskrevet tidligere, men kort oppsummert kan består fasen i finne strategier slik at andre ikke skal forstå at informantene ikke flyr. Det kan foregå gjennom små løgner om at de ikke får fri på jobben, og dermed ikke kan være med, på ferie. En annen benyttet løsning er å reise i forvegen, og slik møte de medreise på bestemmelsesstedet. I den femte, og siste, fasen lærer aktørene å leve med stigmaet. Noen av mine informanter flyr etter kurset med liten eller ingen redsel, mens andre ikke har fløyet ennå. Det å ha gått et slikt kurs kan i seg selv betegnes som å lære seg å leve med sitt stigma. Ingen informanter skjuler sin kursdeltakelse, de er derimot svært opptatt av å fortelle andre at de har gått på kurs. I slike situasjoner opplever de at enkelte folk de snakker med, er interessert i kurset og kunne tenke seg å delta selv. Sara sier noe om dette:

” Fortalte til mange [at hun har gått på kurs], som egentlig kunne ønske å ha gjort det samma, men som ikke har kommet så langt ennå.”

Dette utsagnet er svært dekkende for informantene som gruppe betraktet. Alle har sagt til omgivelsene at de har gått på kurs, og nesten alle har også fått positive reaksjoner og spørsmål om kurset. En annen mulighet er også mulig som en fase fem: Dersom den flyredde godtar at vedkommende ikke tør fly, og går inn for at andre også skal godta den, må dette sies å være et eksempel på å leve med skrekken. Dette vil trolig være mer vanlig blant flyredde som *ikke* deltar på kurs.

Goffmans teori om den moralske karrieren kan til en viss grad sies å passe også når det gjelder mine informanter, men de første fasene synes å ha gått fort for dem. Det kan skyldes at når de først oppdaget sin flyskrekk, var ikke veien lang til å lære seg å passere. Relativt raskt begynte de å finne på unnskyldninger eller mulige alternative løsninger, noe som er typisk for fobikere (Grenness og Thrygg 1994). Tiden fra de startet passingen til de gikk kurset, tok imidlertid noe lenger tid, noe flere begrunner med at de trodde kurset ville hjelpe alle andre enn akkurat dem selv. Dette går igjen hos flere av de intervjuede, og Amanda uttrykker denne følelsen slik:

”Jo nærmere kurset jeg kom, desto mer gledet jeg meg til det. Men jeg hadde ikke no’ tro på det, var sikker på at jeg skulle stryke! Jeg tenkte at: ’Det der fikser’ u ikke i løpet av to uker. Det er SAS, eller Flyspesialisten eller hvem det var, de bare lopper oss for penger, asså!’ ”

Dette er en tankegang som likner på Saras, som vi så sa at mange hun kjenner ikke har kommet så langt. Det ble da også sagt ved kursets innledning at det for mange er et stort skritt i riktig retning bare å melde seg på kurset. Som vi så syntes, Britt det var lettere å snakke om sin flyskrekk under og etter kurset, enn hva tilfellet var før. Dette gjelder også for andre, men det var altså Britt som var den minst åpne før kurset. Etter endt kurs er det

lettere for henne å si fra, men hun vil fortsatt bli flinkere til det. Britt har etterhvert lært å leve med at hun har mislikt å fly, og på samme vis som en homofil som står frem med sin legning, har hun kommet ut av skapet og blitt åpen om sin flyredsel. Hun har gjennomgått en prosess der det å være blant sine egne synes å ha hatt stor betydning. Hun har sett at andre har det samme problemet og har også truffet noen av de kloke, nemlig de som arrangerte flyskrekkurset, og på denne måten blitt mer åpen rundt sin flyskrekk.

Becker om avvik

Stemplingsteoretikeren Becker, er opptatt av hva som fører til et avvik, det vil si selve prosessen. Slik Becker ser det, må det foreligge to forhold for at en person skal kunne karakteriseres, eller stemples, som avviker. Han drøfter hvordan vi kan avgjøre om noe er avvikende, og stiller opp fire mulige fremgangsmåter, som er kort presentert tidligere i oppgaven. Jeg vil her si noe om de er egnet til å avgjøre om flyskrekk kan kalles et avvik.

Statistikk

Når det gjelder flyskrekk, er det litt ulike tall på hvor mange som sliter med problemet, men i Ekebergs undersøkelse er det 5 % som aldri flyr grunnet redsel, og 24 % som alltid er litt redde (Ekeberg 1997:72). Betraktes flyskrekk slik, er de som ikke flyr, eller de som alltid er litt redde, avvikere. Ingen av mine informanter sier noe om at de, på et statistisk grunnlag, føler seg som avvikere.

Medisinsk analogi

En person med flyskrekk vil kunne fungere helt normalt i alle andre situasjoner enn i forbindelse med en flytur. Hvis personen har behov for å fly en gang i året, vil det kunne anføres at å være ute av stand til å fly ikke er en sykdom i et slik tilfelle. Slik informantene snakker om sin egen flyskrekk, synes heller ikke dette perspektivet å passe på mine flyredde informanter. De betrakter ikke seg selv som syke. Deres perspektiv er snarere at de har, eller har hatt, et problem som har hatt en del å si, men som ikke har vært en sykdom.

Funksjonsanalyse

Hvis vi overfører dette perspektivet til enkeltindividet, eller til vedkommendes omgivelser, kan vi anføre at flyskrekk vil kunne være et avvik i visse tilfeller. Dersom familien får ferier ødelagt grunnet flyskrekk, eller bedriften får problemer fordi direktøren, eller en ansatt, ikke kan fly, vil slike forhold kunne true organismens opprettholdelse. Blant informantene er det flere som sier at ferieturer har blitt ødelagt, eller at samlivet har blitt påvirket av flyskrekken. En enda mindre ønsket effekt av flyskrekken kan være i tilfeller der noen i den flyreddes familie også blir redd for å fly. Her vil det være snakk om et komplekst årsaksforhold, men innen psykologien betrakter noen teoretikere redsel som lært. Gjennom å oppleve andres flyredsel, kan andre lære at det er farlig å fly. En slik overførsel av redsel kan kanskje betraktes som noe som er ødeleggende eller truende for organismen, ettersom nok en person i gruppen vil unngå å fly. Konsekvensene kan være at familien ikke reiser på ferie, eller at firmaet ikke sender noen representant til en viktig konferanse. Amanda forteller om døtrenes forhold til å fly:

“De synes ikke det er noe særlig å fly, fordi de har jo antagelig sett på meg... at hånden min har... at knokene har blitt hvite innimellom, når jeg har holdt på setet foran, når det har blitt turbulent. Så... jeg har vel skyld i noe der også, men har fortalt dem veldig mye fra flyskrekkurset og de skal reise til Canada alene nå i september, så det blir jo litt spennende, da. Og de har vært på båttur til Danmark nå for en uke siden. Og det gikk veldig greit, og hun ene sa til meg i fjor: ”Mamma, jeg reiser ikke med båt, aldri mer!” Så kanskje det er noe med at jeg kanskje.. jeg håper at jeg har gjort noe godt igjen, med å fortelle så mye som jeg har i forhold til det flyskrekkurset! Og hjulpet dem litegrann. Og at de tenker: ”Jøssameg, nå ække mamma hjemme, hun dro faktisk en tur til København! Den mora som

alltid er hjemme ellers!”

Amanda nærer her en frykt for å ha oppdratt døtrene sine til å være redde når de skal fly. For familien kan det bli kronglete å reise dersom begge barna får flyskrekk. På denne måten kan denne definisjonen av avvik kan ha noe for seg, i det familien som organisme blir forstyrret, men den blir neppe ødelagt av at noen enkeltindivider er flyredde.

En sosial definisjon

Ut fra dette synet på avvik vil flyskrekk i mange grupper kunne betegnes som et avvik. Hvis reglene i en gruppe, det være seg en arbeidsplass eller en familie, er at det flys, og et individ ikke vil fly, kan gruppen reagere på det. Imidlertid vil det i andre grupper vedkommende er aktiv i, være slik at det *ikke* er en norm å fly. Aktøren vil da kunne betraktes som avviker i noen grupper og som konform i andre.

Beckers viktigste poeng er altså at et avvik er et samfunnsmessig produkt, og ikke et forhold eller en egenskap, ved individet. For at noe skal betraktes som avvik, er det nødvendig at noen påpeker, eller uttrykker offentlig, at en sosial norm er brutt. At normen brytes, er i seg selv ikke nok. Ut fra denne definisjonen er en person med flyskrekk ingen avviker før noen påpeker at vedkommende har begått en ikke-konform handling, eksempelvis å avbestille en flytur grunnet flyskrekk. De fleste av informantene har opplevd en viss form for stigmatisering. Dette er redegjort for og drøftet under gjennomgangen av Goffmans teori. Imidlertid er det mange av dem som har vært det Goffman betegner som potensielt diskrediterte, i større eller mindre grad, ettersom de helt eller delvis har skjult sin redsel, på grunn av frykt for reaksjoner og sanksjoner. Noen har opplevd å bli latterliggjort eller hånet, og i slike tilfeller kan vi snakke om et avvik ut fra definisjon nummer fire hos Becker. Reaksjonen oppgaveforfatteren møtte hos en bekjent, kan være et eksempel på det.⁸⁶ Et annet kan være det Britt sa, om at folk på arbeidsplassen hennes har fnyst av flyskrekken hennes. En slik reaksjon må sies å være en markering av at den som ikke flyr, er for avviker å regne. Bertine har opplevd å bli mobbet av familien. Slik hun fremstiller, det har det vært en form for vennskapelig mobbing, men det skinner igjennom at familien synes hun har vært håpløs som ikke har likt å fly:

“ Så har jeg no’n unger, da, som liksom har drivi litt sånn terror mot meg på grunn av det! (...) dem syns jo jeg er håpløs, ikke sant? Helt forferdelig! Jeg husker jo en gang vi dro... sku’ ne’ te’ Naxos. Så når vi kom, etter at det vi hadde b’ynt å gå ned mot Santorini, og sånn...så... sto a [den ene datteren] sånn...’ Pappa, hva er’e som er feil med den vingen, se det svære hølet, der sånn...”Og så gikk mannen min liksom fra meg og... :’Nei, fy søren!’ sa’n...: ’Hva er detta for no’ a?’ Men da trudde dem sikkert at jeg sku’ bli helt sånn, men da...’Ja, det driter vel jeg i!’ Så... men, nei da. De har tatt med litt sånn spøk (...), men dem og syns jo jeg er helt håpløs teit, asså, som er sånn.”

Bertine sier klart at dette er en form for småerting som det ikke ligger noe vondt bak, men sitatet viser likefullt at familien synes at det å ha flyskrekk er et avvik. De sier fra at det ikke er normalt å være redd for å fly, og således kan Bertine betegnes som avviker.

Becker skiller mellom fire former for avvik, som han utleder ved å se på to ulike dimensjoner. Den første går på om noe oppfattes som et avvik.⁸⁷ Denne kombineres så med en dimensjon som sier hvorvidt handlingen adlyder eller bryter med reglene. Følgende tabell kan dermed settes opp:

⁸⁶ Se side 101.

⁸⁷ Becker mener imidlertid ikke at det kun er det andre oppfatter som avvik som er et avvik.

	Adlydende atferd	Brudd på normer
Oppfattes som avvik	a) Falsk anklaget	b) Rent avvik
Oppfattes ikke som avvik	c) Konformitet	d) Hemmelig avvik

I kategori a) finnes personer som følger normer, men som likevel blir tatt for å være avvikende. Et nærliggende eksempel kan være en person som dømmes i retten for noe vedkommende ikke har gjort. Anlegges dette perspektivet på flyskrekk, vil en person i kategori a) faktisk være en aktør som ikke er redd for å fly, eller bare er litt flyredd, men som av omgivelsene blir oppfattet som en flyredd. Slike tilfeller er det vanskelig å finne, særlig ettersom alle informantene har deltatt på flyskrekkurs. Imidlertid mener Bertine, etter kurset, at hun ikke er redd for noen ting, og at hun egentlig ikke har vært redd for å fly:

“Vet du...? Jeg har tenkt og tenkt, men jeg er ikke redd for noenting, egentlig... jeg trodde jeg var redd for å fly.”

Familien synes hun har oppført seg håpløst under flyturer, og slik sett kunne hun plasseres her, men hun sier selv at hun har et stort kontrollbehov, og at det er derfor hun har mislikt å fly. Det vil derfor være galt å omtale hennes atferd som ikke-avvikende.

Kategori b) inneholder folk hvis atferd er et brudd på normer. Reaksjonene fra andre er at atferden oppfattes som et avvik. Dette er en kategori som favner de som begår et brudd på en norm, hvis omgivelser oppfatter dette som et avvik. Her kan tenkes en tyv som stjeler, og blir fengslet fordi samfunnet oppfatter dette som et avvik. Hos mine informanter vil det være snakk om informanter med flyskrekk hvis atferd betegnes som avvikende av omgivelsene. Som vi så i forbindelse med Goffmans teori, finnes det flere eksempler på det blant de intervjuede i oppgaven min. Amandas søster, og Grys mann, orket ikke å få flere turer ødelagt grunnet flyskrekk, og satte kursdeltakelse som betingelse for at de ville reise med Amanda og Gry.

Kategori c) er en relativt grei kategori, ettersom vi her finner mennesker som følger de lover og regler som finnes, og som ikke blir mistenkt for å avvike. Alle mine informanter deltok på kurs fordi de var redde for å fly. Slik sett var de i utgangspunktet ikke-konforme, ettersom de færreste deltar på slike kurs.

Den siste kategorien, d), er der personer med hemmelig avvik er å finne. En avvikende handling er begått, men ingen merker eller reagerer på den. Individet vil gjerne ønske å holde avviket skjult. Beckers eksempel er ulike former for seksuell atferd, som ikke faller innenfor rammene av hva samfunnet betrakter som normalt. Når det gjelder flyskrekk finnes personer som ikke sier fra til andre om skrekken. Det er disse som har blitt betegnet som skapredde.

Britt har i stor grad tiet om sin redsel:

“ (...) det er turer jeg ikke har vært med, på grunn av det. Hvor jeg har unnskyldt meg med at det ikke passer.”

På denne måten har hun unngått snakk og oppmerksomhet rundt flyskrekken sin. Andre har derfor i

liten grad visst om hennes redsel. Imidlertid kan det, ifølge Becker, også kalles et hemmelig avvik dersom ingen reagerer på det. En person kan utføre en ikke-konform handling, men dersom ingen kommenterer eller påpeker den, kan den ikke karakteriseres som avvikende. Roger droppet en planlagt tur til USA, jeg spurte ham om andre kommenterte det:

”Eh... kommenterte og kommenterte, altså jeg kommenterte det jo høylydt, til alle som var rundt. Så det var vel mest sånn støtte og oppbacking, jeg fikk rundtomkring.”

De andre merket klart at Roger foretok en ikke-konform handling, men de reagerte i liten grad på den. Derimot støttet de ham og viste omsorg.

Hoved- og bistatus: Er flyskrekken en dominerende egenskap?

Becker trekker veksler på Hughes’ arbeid der sistnevnte skiller mellom en aktørs hoved- og bistatus. Her peker Hughes på at noen statuser, eller egenskaper, overskygger alle andre, noe som gjelder såvel i vårt samfunn som i andre (Becker 1963:33). Disse statusene dominerer således i folks bevissthet, og Becker trekker som eksempel frem statusen rase. At en person har en annen hudfarge, vil kunne bli viet all oppmerksomhet, mens det at vedkommende er lege, eller vedkommendes kjønn eller klasse vil komme i bakgrunnen. Disse andre statusene blir derfor for bistatuser å regne. Dersom en person har en hovedstatus som er avvikende, vil gjerne omgivelsene tillegge vedkommende en rekke andre egenskaper fordi de antar at de hører med blant avvikerens egenskaper. Antakeligvis vil omgivelsene tillegge en narkoman en del andre statuser, som for eksempel at vedkommende er kriminell. Utfra hovedstatusen springer det altså en rekke bistatuser, som folk tillegger aktøren. Disse bistatusene kan således sies å være grunnet på hovedstatusen. For mine informanter er flyskrekken en del av livene deres, men det varierer i ulik grad hvor mye den betyr for dem i dagliglivet. For noen betyr det mye å fly, mens andre i liten grad er avhengig av å fly. Hvis flyskrekk skulle være deres hovedstatus, ville omverdenen tillegge dem en rekke andre egenskaper straks flyskrekken ble nevnt. Folk kunne tenke at den flyredde også har andre problemer av mental karakter, eller at folk med flyskrekk er reserverte og forsiktige av natur. Det motsatte er også mulig, nemlig at personer med en engstelig personlighet som hovedstatus tillegges å ha flyskrekk, som en bistatus. Dette gjelder for Roger, som sier at han følte at andre nesten fant det “naturlig” at han hadde flyskrekk, ettersom han som person er reservert og forsiktig av seg. De flyreddes personlighet har det ikke vært forsket noe på (Ekeberg 1997), men blant mine ni informanter omtaler de fleste sin personlighet som reservert eller forsiktig. Et av spørsmålene de fikk under intervjuet, var om de har drevet noen form for risikodrett, noe jeg antok folk med flyskrekk ikke har gjort. Bertine har drevet litt med paragliding, ellers svarer de øvrige informantene at de trives best med mer tradisjonelle former for idrett. Sara sier for eksempel:

“Ikkeno [fallskjermhopping]... ikke mye! Hehehe. Ikke mye strikk heller! Hehehe Jeg kunne ikke tenke meg å prøve det, tror jeg.”

Dette utsagnet er typisk for informantene, da de ser det som svært lite aktuelt å bedrive noen form for risikofyllt, idrett, og begrunner det med at de trives best på landjorden, og at det å fly er spenning nok i seg selv.

Slik informantene fremstiller det, tyder det ikke på at noen av dem har følt at flyskrekken har vært deres hovedstatus. De har ikke følt at de er den *flyredde*. Dette kan skyldes at flyskrekk er et problem som først dukker opp i forbindelse med reiser, herunder planlegging av reiser. Slik sett virker det som om personenes yrke, eller andre egenskaper ved dem, er deres hovedstatus. Lars er *direktøren*, at Amanda er *læreren* og at folk ikke automatisk tenker på flyskrekk når de ser Lars eller Amanda.

Oppsummering av teorier om stigma

Før jeg behandler Albums bidrag vil jeg kort si noen oppsummerende ord om stigmatisering:

De fleste informantene har i en viss utstrekning blitt stigmatisert. De som har følt stigmatisering, er også de som har vegret seg mest for å snakke om flyskrekken. En rimelig tolkning er således å tenke seg at de unngår å snakke om den for å slippe *ytterligere* stigmatisering. De som har blitt stigmatisert, sier at det har vært av enten venner og kollegaer eller ektefelle. Blant de intervjuede sier de fleste at de har møtt trøst, varme og forståelse fra omgivelsene. Sitatet fra intervjuet med Roger illustrerer dette poenget på en fin måte. Han sa som nevnt at kona, til tross for at hun følte det som en belastning at Roger ikke ville fly, uttalte: ”Men jeg elsker deg jo allikevel!”

9.3 Albums typologi anvendt på mine flyredde informanter

Jeg vil her benytte Albums typologi for å si noe om hvilke forventninger som stilles til mennesker med flyskrekk, og hvordan de selv forventer å bli oppfattet. Det er på sin plass å understreke at vi her beskjeftiger oss med idealtyper.

a) De fullt ut flyredde

Dette er de selvbevisste, som arbeider for å synliggjøre sykdommen, dersom flyskrekk kan betraktes som en sykdom. Det er trolig mer på sin plass å benytte begrepet ”fenomen”, ettersom skrekken ikke innvirker på mange deler av livet til folk, men stort sett ytrer seg som et problem i forbindelse planlegging og gjennomføring av reiser. De fullt ut flyredde kan til tider være noe determinerte, idet de kan si at det var gitt at de ville få flyskrekk. De kan for eksempel vise til at foreldre har flyskrekk, og at det derfor ikke er rart de selv har det, at de er forsiktige av legning eller at de har en livlig fantasi osv.

Amanda, som er lærer, fortalte om kurset til klassen sin, og Ragnar har skrevet en artikkel om sin flyskrekk på Internett, noe som kan karakteriseres som å arbeide for å synliggjøre hva flyskrekk er:

“Jeg har faktisk ingen veldig nære venner som er plaget av det, men faren min ble nysgjerrig på det. Og...gjennom lesere på [nettstedet til magasinet der han var journalist på denne tiden], så hadde jeg en haug [hovedsakelig via e-post]. Men også bekjente, ellers mennesker jeg har møtt i jobbsammenheng, eller perifere sosiale venner, som har fortalt at de har flyskrekk, og så har jeg fortalt min historie, og så har dem syns det har hørt ut som en god ide å prøve den muligheten[kursdeltakelse].”

Roger og Lars havner også i denne kategorien, uten at noen av dem har arbeidet for å synliggjøre flyskrekk. De har omgivelser som har vært av samme oppfatning som dem selv, nemlig at de har hatt flyskrekk. I motsetning til Albums hjertesyke har de flyredde et problem som ikke er så omfattende som å ha hatt hjerteinfarkt. Flyskrekken er et mer avgrenset felt av livet. Folk med flyskrekk tenker kanskje ikke over sin flyskrekk i det daglige, mens å ha hatt hjerteinfarkt kan påvirke hverdagen og livsstilen i større grad.

b) De bitre

Folk med flyskrekk som strever med å få omgivelsene til forstå dette, faller i denne kategorien. Det kan være familie og venner, personer de treffer på skole eller jobb som ikke anerkjenner dem som flyredde. De bitre får først anerkjennelse etter synlige *anfall*. Hanne er et godt eksempel. Hennes familie mente hun spilte teater og trodde ikke redselen var ekte, men mente at hun bare ønsket oppmerksomhet. Hun forteller at særlig broren hennes mente det hele var et spill, og at det gikk inn på henne:

“Ja, jeg ble jo veldig sint, da! For jeg hadde jo ingen måte å motbevise det på, ikke sant? Og mamma og pappa humret litt av det... jeg kunne jo ikke motbevise det, liksom.”

Foreldrene til Hanne nektet henne å droppe reiser grunnet skrekken. Selv om Hanne da dette skjedde gjerne skulle ha unngått flyturer, er hun i dag glad for at de på et vis overprøvde henne:

“Jeg har aldri droppe det, men jeg har vært veldig nære på å gjøre det, men det har vært veldig nære... jeg har villet droppe det, på familieturer, men mamma og pappa, har ikke latt meg få lov til det, så de har bare bestilt... bestilt billett liksom. Fordi at de mener at jeg kan ikke, jeg må på en måte bare... face skrekken liksom (...) Da har det vært mange tårer og... bitre ord, men... jeg har jo aldri angra i ettertid liksom... Jeg har vært veldig glad for at de har tvunget meg med på det, så jeg har fått oppleve den byen, eller den stranda eller liksom.”

Etterhvert innså foreldrene hennes at skrekken var reell, og at det ville være gunstig at Hanne deltok på et flyskrekkurs. Også Britt har til dels opplevd at andre ikke har skjont, eller godtatt hennes påstand om at hun har hatt flyskrekk. I en periode opplevde hun andre, til dels store, problem, både overfor en tidligere sjef, og når det gjaldt å spise, og hun mener foreldrene ikke riktig skjønte at hun var redd for å fly. Selv om hun sa det til dem, tolket de bare det som en del av et større problem. Hun sier:

“Trokke’ de forstod det helt, for det var liksom ikke flyet som var problemet. Det var så mange andre ting og flyet ble bare en del, en vanskelig ting som skulle forseres, i tillegg til alt mulig annet. Så det har liksom ikke vært så fokusert på det der at jeg er så innmari redd for fly.”

Imidlertid skiller dette seg noe fra Hannes opplevelse av ikke å bli trodd, fordi Britts flyskrekk kom i bakgrunnen, grunnet hennes andre, og mer alvorlige, problemer. Foreldrenes definisjon kan ha vært preget av at de fant det mer problematisk at datteren ikke spiste, enn at hun sa hun hadde flyskrekk.

c) De friske

De som er i gruppen de friske avfeier redselen og lever normalt. Det vil for eksempel være personer som har opplevd redsel i forbindelse med ytterst få flyturer, og derfor setter denne på kontoen for tilfeldigheter, eller forklarer skrekken med at dagsformen ikke var god. Når det mine informanter, vil det være vanskelig å plassere noen av dem blant de friske. Alle ni har deltatt på kurs for å mestre sin skrekk bedre og kan derfor ikke falle i denne kategorien. Etter kurset er det imidlertid flere som sier de nesten er kurert, mens andre igjen har merket mindre bedring. Bertine har merket stor fremgang. Hun har behov for å reise relativt hyppig til Danmark og Sverige, og flyr nå uten at hun opplever noe nevneverdig ubehag:

“Det jeg merker, er at jeg er mye roligere, at jeg tenker ikke på det dagen før jeg skal dra. Også er jeg mye roligere når jeg, liksom jeg flyr ikke på toalettet. Men det gjorde jeg vel kanskje før fordi jeg trodde at jeg måtte dit!”

Hun kan slik sett i tiden etter kurset betegnes som en av de friske. Nå flyr hun som normalt og trives med det. Det samme kan sies om Ragnar, som sier at han ikke opplever en flytur som noe annet enn å kjøre bil:

“Nå kjører kjæresten min meg dit [til flyplassen]. Vi sitter og røyker, og prater om helt hverdagslige ting, og sier ha det og vi ses om to dager eller en uke, og så ferdig med det. Det erke’ no’ ritualer rundt det. Forberedelsene er som til å ta tog eller båt, eller tatt din egen bil.”

Imidlertid føler de fleste at kurset hjalp, men at det ikke kurerde dem helt.

d) De kjempende

Dette er kategorien for folk som selv mener at de ikke har flyskrekk, men som har omgivelser som mener det motsatte. De kjempende nekter altså å godta at de har flyskrekk, noe som kan skyldes et ønske om ikke å skille seg ut fra de “normale”. Som vi så, finnes slike tilfeller når det gjelder hjertesyke, men det er vanskeligere å finne eksempler på det blant de flyredde, som ikke minst skyldes det faktum at alle informantene har definert seg

selv som flyredde. Det at de bestemte seg for å gå på kurs, er i seg selv et eksempel på det. Etter kurset er det som nevnt flere som føler at de ikke lenger har flyskrekk, til tross for at omgivelsene mener noe annet. Et morsomt eksempel her er samtalen som utspant seg mellom Gry og sønnen⁸⁸ da jeg skulle intervju henne:

Gry: "Mannen skal intervju mamma om flyskrekk. Mamma har ikke flyskrekk lenger, vet du."

Sønnen: "Jo!"

I materialet mitt finnes personer som ikke har nektet for at de har hatt flyskrekk, men som delvis har bagatellisert den og utsatt å gå på kurs. Saras mann ville at hun skulle delta, men hun utsatte det og fant på ulike grunner til å vente. Dette er, ved siden av et lille eksemplet med Gry, det nærmeste en kjempende person blant informantene, men det faller ikke helt inn i kategorien, ettersom Sara og mannen hadde samme oppfatning, nemlig at Sara hadde flyskrekk.

Oppsummering

Albums modell kan et stykke på veg være et nyttig hjelpemiddel til å kategorisere flyredde, men kategorien *de friske* kan virke vanskelig å benytte, ettersom samtlige av mine informanter har deltatt på flykurs. Et annet poeng er at hans datamateriale består av personer med hjertesykdom, som er noe som i utgangspunktet har konsekvenser for hele livsførselen til individet. Flyskrekk er derimot et problem som for mine informanter synes å være begrenset til visse felter av livet, som for eksempel i forbindelse med jobbrelaterte reiser eller feriering.

Sammenlikning av Goffman, Becker og Album

Ved å sammenlikne de tre teoretikerne, kan flere likheter iakttas, men de skiller seg også fra hverandre på visse områder. Goffman og Beckers teorier bærer preg av at de er mer overgripende i den forstand at de søker å være et rammeverk innenfor hvilket all form for avvik kan forstås. Albums modeller er i utgangspunktet ment å skulle være en måte å beskrive noen hjertesyke pasienter han studerte under et feltarbeid.

De tre har langt operer i en viss grad med like kategorier, som et eksempel kan nevnes at i Goffmans kategori de diskrediterte, finnes de samme individene som i Beckers rene avvik. Disse kategoriene samsvarer med Albums fullt ut syke.

Goffman har ingen kategori for de konforme, ettersom han utelukkende ser på folk som har et avvik, eller begår avvikende handlinger. Slik sett er hans modell noe mindre helhetlig enn modellene til Album og Becker, som begge har kategorier for de konforme. Beckers kategori har han kalt konformitet, mens de friske hos Album representerer personer som ikke føler seg syke, og ei heller blir betraktet som syke av omgivelsene.

Ettersom Goffman kun har kategorier for de som er avvikere, har han ingen kategorier for aktører som blir utsatt for falske anklager eller føler seg bitre, slik henholdsvis Becker og Album har.

Sammenlikner vi Goffman, Becker og Album synes det som vi får ulike innsikter. Vi har sett at de til en viss grad opererer med noe ulike inndelinger av avvik, og kan derfor si at for eksempel Becker og Albums kategorier for de som bli anklaget for et avvik de ikke har, gir en annen innsikt enn hva Goffmans teori gjør.

⁸⁸ Hennes yngste sønn, på fem år, lekte ute i hagen da jeg intervjuet henne. Dette intervjuet ble nemlig gjennomført hjemme hos informanten.

9.4 Oppsummering

Når det gjelder konsekvenser av flyskrekk, er det også variasjoner mellom de ni informantene. Mens noen ikke har hatt behov for å fly i jobben, har skrekken skapt vesentlige vansker i jobbsammenheng for andre. Når det gjelder privatlivet er det et område der alle informanter har følt at flyskrekken har vært en byrde.

10. Konklusjon og forslag til videre forskning

Konklusjon

I innledningen reiste jeg denne problemstillingen:

Hva er flyskrekk slik de flyredde selv opplever den?

I tillegg fant jeg det nødvendig å reise to hovedspørsmål:

- a) Hva er årsakene til flyskrekk?
- b) Hvilke konsekvenser kan skrekken ha for de flyredde?

Jeg vil her gi noen oppsummerende svar på disse spørsmålene. Som vi har sett, synes flyskrekk å være noe individuelt. Blant de ni flyredde, er det store variasjoner i hva de opplever som årsak til flyskrekk. Det samme gjelder hvilke konsekvenser skrekken har hatt for den enkelte, og hvordan de har forsøkt å mestre sin egen redsel. Som nevnt innledningsvis har det vist seg at flyskrekk ikke kan betraktes som *ett* fenomen. Jeg har derfor forsøkt å vise ulike syn på flyskrekk. De flyredde egen versjon har vært den viktigste, men jeg har også sett litt på hvordan ulike ansatte i flyselskapene betrakter flyskrekk. Videre har det blitt fokusert på hvordan media dekker flyskrekk.

Ser vi først på de flyredde egen situasjon, er det vanskelig å hevde at flyskrekk er *ett* fenomen. Deres problemer og løsninger er svært individuelle. Her må det tas høyde for at utvalget består av ni personer, og at dette ikke er noe representativt utvalg. Noe informantene har til felles, er at de føler de på en eller annen måte oppgir kontroll når de flyr, enten det er kontroll over seg selv eller kontroll over hele situasjonen. De førstnevnte frykter sine egne reaksjoner og at de skal miste kontrollen over hva de gjør, mens de sistnevnte føler de mister kontrollen fordi de overlater ansvaret for sitt eget liv til besetningen, eller fordi de ikke selv kan gå av når de vil.

Når det gjelder forsøk på å mestre flyskrekk, har vi også sett at strategiene kan spenne fra lykkegjenstander til stort alkoholinntak.

Hvis vi beveger oss til de ansattes perspektiv på flyskrekk, det vil si kapteinen, flyvertinnen og pressetalskvinnen, viser samtaler med dem at også de ser på flyskrekk som noe individuelt. De beskriver situasjoner og historier de har opplevd, eller hørt om, og pressetalskvinnen understreker for eksempel at de flyredde kan komme fra alle grupper i samfunnet. Kapteinen mener det er viktig at folk sier ifra, slik at de kan få den nødvendige assistansen underveis, mens pressetalskvinnen tror folk med flyskrekk flyr sjelden. Om hva flyskrekk betyr i hennes rolle, sier flyvertinnen:

”Det er viktig! Både for meg selv, men ikke minst for kollegaer. De ser på det som noe meningsfullt å kunne hjelpe mennesker som har det vanskelig. Det er det spennende med jobben, mye mer spennende enn å servere drinker, og sånn.”

Ut fra mitt materiale og de ulike perspektivene på flyskrekk som kort er skissert her, er det lite gunstig å snakke om flyskrekk som *ett* fenomen. Det er snarere slik at hver enkelt flyredd person bør betraktes som *ett* individ, med sine egne problemer og forsøk på å løse dem.

Årsaker

Når det gjelder hva informantene opplever er årsakene til deres flyskrekk, spriker vurderingene deres relativt kraftig. Noe flere er opptatt av, er det paradoksale faktum at de kjenner til at folk mener det er trygt å fly, relativt sett, men at de selv likevel frykter denne aktiviteten. Når det gjelder media, har vi sett at avisene særlig er opptatt

av ettervirkninger av terroren 11.september og av kjendisers flyskrekk. Media tegner heller intet helhetlig bilde av flyskrekk, og er nok mest opptatt av hvordan en mestrer skrekken. Ofte handler avisartiklene om hvordan kjente mennesker kommer seg frem på alternative måter. I hvilken grad massemedia bidrar til å ”konstruere” flyskrekk er vanskelig å si, men det synes som media forsterker de flyreddes skrekk. Som vi så, kunne virksomhetsteoriens begrep om livstruende virksomhet et godt stykke på veg forklare dette, dersom en vurderer de flyreddes egne opplevelse av det å fly. Også begreper som tillit og risiko kan være med på å belyse de flyreddes oppfattelse av hvorfor de fikk flyskrekk. Særlig viktig synes det å være å ha tillit til de tekniske sidene ved flygingen. Denne tilliten kan være vanskelig å oppnå ettersom den krever at aktøren må velge å stole på det abstrakte systemet hele flybransjen er. Av denne årsaken vil det være svært viktig at det Giddens kaller adgangsporter, fungerer godt. Det er viktig at selskapene bryr seg om den flyredde og legger forholdene best mulig til rette under reisen. De mange positive erfaringene informantene har fra besøk i cockpit, er et godt eksempel på det.

Konsekvenser

Som drøftingen av konsekvenser har vist, er det store forskjeller i hvor stor grad problemet har blitt opplevd. La oss først se på dette når det gjelder det rent praktiske:

Her har noen opplevd det som masete og strevsomt å måtte benytte andre former for transport når en ønsker å forflytte seg, mens andre ikke synes det har vært slitsomt å bruke tog fremfor fly. Disse forskjellene kan blant annet forklares med at det er svært forskjellige mennesker som er intervjuet, og at det derfor er naturlig at en journalist har et større behov for å reise enn en lærer. Samtidig har også informanter med et stort behov for å reise opplevd det greit å benytte bil eller tog, slik at dette også har noe å gjøre med hvor mye de tenker over problemet. Imidlertid er det også en annen dimensjon ved ikke å fly, nemlig hvilken grad av åpenhet den flyredde ønsker rundt sitt problem: Det viser seg her at de fleste av informantene har opplevd en eller annen form for stigmatisering, enten den har vært svært mild eller mer streng. Å skulle fortelle andre om skrekken har for mange vært ubehagelig, og i flere tilfeller er det ytterst få mennesker som har visst om informantenes skrekk. I forbindelse med stigmatisering er det interessant at Goffmans skille mellom de egne og de kloke er fruktbart å benytte. Mange informanter er opptatt av fordelene ved å kjenne til andre som har samme problem som en selv. Her er det snakk om både personer som står de stigmatiserte nær i dagliglivet og personer de treffer på en flyreise, men også profilerte personer i samfunnet. Som vi har sett flere ganger gjelder det særlig kronprinsesse Mette-Marits åpenhet rundt sin flyskrekk. Her kan det konkluderes med at kjente personer som gir skrekken et ansikt, er positivt. Et interessant poeng er at informantene ikke nevner noen de kan få stor hjelp av som kan karakteriseres som en av ”de kloke”, altså personer som ikke deler stigmaet, men som kan være til nytte for den stigmatiserte. Her er et unntak, og det er for familie, nære venner og folk i flybransjen. Derimot er det altså ingen som nevner andre personer eller yrkesgrupper enn dette. Dersom det gjelder også for et representativt utvalg, kan det tyde på at flyskrekk som fenomen er lite kjent, og at folk flest ikke vet hvordan de skal hjelpe og bistå flyredde på en best mulig måte.

Videre forskning

Det er flere forhold som kan være tema for videre forskning når det gjelder flyskrekk. Som nevnt, kunne det være svært interessant å benytte WHO-termene handicap, disability og impairment for å se om disse kan være

med på å belyse de flyreddes situasjon. Det er en vinkling som jeg ikke har valgt å forfølge i min oppgave, men samtalene med informantene kan tyde på at en slik analyse ville være nyttig. Et perspektiv i samme gate kunne være å studere flyskrekk som sykdom.

Som vi så, nevner informantene ingen hjelpere av typen ”de kloke”⁸⁹, kun av typen ”de egne”. Noe som kunne være interessant, er å undersøke om dette gjelder flere enn mine ni informanter; og i tillegg undersøke hvor kjent flyskrekk som fenomen er blant folk flest samt hva folk vet om hvordan de kan hjelpe personer som lider av flyskrekk.

⁸⁹ Med unntaket jeg har beskrevet over.

Litteratur

Album, D. 1985: "På andre kjenner man seg selv - eller hvordan man lærer å bli infarktpasient" . *Tidsskrift for Samfunnsforskning* , bd. 26, s. 92-117

Album, D. 1996: *Nære Fremmede*. Oslo. Tano

Amnør, G. 1997: *Fear of flying in civil airline passengers. A manifold pheonmen with various motivational roots*. Department of Psycholgy. Lund University Lund.

Andersen, H. og L.B. Kaspersen(red.) 1996: *Klassisk og moderne samfundsteori*. Hans Reitzels Forlag.Köbenhavn.

Atkinson, R., R.C. Atkinson, E.E. Smith, D.J. Bem og S. Nolen-Hoeksema 1996: *Hilgard's Introduction to Psychology*. Harcourt Brace College Publishers. USA.

Aubert, V. 1979: *Sosiologi. Sosialt samspill*. Oslo. Bergen.Tromsø. Universitetsforlaget.

Beck, U., A. Giddens og S. Lash: 1994: *Reflexive modernization. Politics, tradition, and aesthetics in the modern social order*.Cambridge. Polity Press.

Beck, U. 1997 a: *Risikosamfunnet- på vej mod en ny modernitet*. København. Hans Reitsels forlag

Beck, U. 1997 b: *Risiko og frihet*. Bergen. Fagbokforlaget.

Becker, H.S. 1963: *Outsiders. Studies in the Sociology of Deviance*. New York. The Free Press.

Best, J. 1999: *Random Violence. How We Talk about New Crimes and New Victims*. Berkely. Los Angeles. London. University of California Press.

Berge, T. og A. Repål 2000: *Trange rom og åpne plasser*. 2. og reviderte utgave. Oslo. Aschehoug.

Bunkholdt, V. 1986: *Lærebok i psykologi- for helse- og sosialarbeidere*. Oslo. Tano

Broch et, H., R.Th. Enerstvedt, E. Fjell, Y. Hammerlin, T. Hope, K. Huserbråten, E. Høydalsvik, P. Nygren og A. Rolland 1991: *Virksomhetsteorien. en innføring og eksempler*. Oslo. Falken.

Caplex. Leksikon- Atlas – Tabellverk. 1994. Oslo. Cappelen Fakta.

Ekeberg, Ø. 1991: *Flight phobia: Prevalende, sympathetic responses and treatment*. Oslo. Department of Internal Medicine. Ullevål Hospital, Oslo. University of Oslo.

Ekeberg, Ø. 1997: *Det er ikke farlig å fly. Om behandling og forebygging av flyskrekk*. Oslo. Universitetsforlaget.

Enerstvedt, R. Th. 1982: *Mennesket som virksomhet. Innledning til en teori. Grunnleggende begreper i samfunnsvitenskapene*. Oslo. Tiden Norsk Forlag.

Enerstvedt, R. Th. 1995: *Critique of the concept of normalization as a basis for dignity of life and three related contributions*. Oslo. A/S Falken Forlag.

Eriksen, T.B. 1999: *Tidens historie*. Oslo. Stenersens Forlag.

Fröjelin, L-Å., K. Åhslund, G. Brunsvik 1990: *Se mennesket. Psykologi*. Oslo. Gyldendal Norsk Forlag

Gad, T., S. Bäckström, T. Ehrenmark, R. Fröjdh, Å. Hall, C.L. Nordlund, S. Rosenqvist, L. Sundström og S. Sundvall 1979: *Om rädslan för att flyga och vad man kan göra åt den*. Lund. Studentlitteratur.

Giddens, A. 1990: *The consequences of modernity*. Cambridge. Polity Press.

Giddens, A. 1994: *Modernitetens konsekvenser*. København. Hans Reitzels Forlag

Giddens, A. 1996: *Modernitet og selvidentitet : selvet og samfundet under sen-moderniteten*. København. Hans Reitzels Forlag.

Giddens, A. 1997: *Modernitetens konsekvenser*. Oslo. Pax.

Gilbert, P. og B. Andres (red.) 1998: *Shame. Interpersonal behavior, psychopathology, and culture*. New York. Oxford University Press.

Goffman, E. 1963: *Stigma. Notes on the Management of Spoiled Identity*. London. Penguin Books.

Grenness, S. 1984: *En analyse av systematisk desensitivering med særlig vekt på flyskrekk*. Hovedoppgave, Psykologisk Institutt, Universitetet i Oslo

Grenness, S. og P.A. Thrygg 1994: *På vei til flyglede*; video. Ophera Photo.

Grenness, S. og P.A. Thrygg 2001: *På vei til flyglede*. Kurs avholdt i regi av Via Flyspesialisten. Gardermoen, 27.-28.januar og 10.-11.februar 2001.

Haldar, I-S. 1998: *Eksem- dypere enn huden? Om å møte omverdenen med synlig kronisk hudsykdom*. Hovedoppgave, Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo

Hammerlin, Y. og R.Th. Enerstvedt 1988: *Selv mord i virksomhetesforståelsens perspektiv*. Falken Oslo

Hammerlin, Y. og E. Larsen 1997: *Menneskesyn i teorier om mennesket*. Ad Notam, Gyldendal, Oslo.

Haug, F. 1987: *Female sexualization : a collective work of memory*. London. Verso.

Hellevik, O. 1991: *Forskningsmetode i sosiologi og statsvitenskap*. 5.utgave. Oslo. Universitetsforlaget.

Hellström, K. og Å. Hanell 2000: *Fobier*. Stockholm. Prisma.

Hernes, G. 1984: "Media; Struktur, vridning, drama". nr.1. side 38-58.

Hochschild, A. 1983: *The Managed Heart. Commercialisation of Human Feeling*. Berkely. Los Angeles. London. University of California Press.

Hove, O.: *Stigma*. "Teoretiske tilnærminger til stigma og til forholdet mellom stigma og sosiale ytelser." *HiO-rapport 2001 nr.2*.

Johansson, T. 1998: "Anthony Giddens och det senmoderna." *Moderna samhällsteorier*. Stockholm. Bokförlaget Rabén Prisma.

Kaspersen, L.B. 1995: *Anthony Giddens- introduktion til en samfundsteoretiker*. København Hans Reitzels Forlag.

Korsnes O., H. Andersen og T. Brante (red.) 1997: *Sosiologisk leksikon*. Bergen. København. Lund. Universitetsforlaget.

Kramer-Johansen, Ø. 2000: *Årsaker til flyskrekk*. Teorispesialiseringsoppgave, Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo

Kramer-Johansen, Ø. 2001: "One moment in time" i *Socius- magasin for sosiologisk nysgjerrighet*. Nummer 2/2001, s. 18-19.

Kvale, S.: 1997: *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo. Ad Notam Gyldendal

Lindgaard, B.A. 1999: *Samhandling mellom synshemmede og seende*. Hovedoppgave, Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo.

Lofland, J. & L.H. 1995: *Analyzing Social Settings*. Third Edition. Belmont, California.

Løchen, Y. 1976: *Idealer og realiteter*. Oslo. Universitetsforlaget.

Marks, I.M. 1989: *Å leve med angst*. Oslo. Aventura Forlag.

Mathiesen, Thomas 1993: *Makt og medier. En innføring i mediesosiologi*. Oslo. Pax.

Moe, S. 1994: *Sosiologi i hundre år- en veileder i sosiologisk teori*. Oslo. Universitetsforlaget.

Peterson, O.: "Politikkens muligheter. Har folkestyrelsen någon framtid?" SNS Förlag 1996.
<http://www.const.sns.se/olofp/polm02.htm>

Solberg, A. 1985: "Metodekapitlenes blanke sider" i *Metode på tvers*. Trondheim. Tapir.

Solberg, A. 1996: "Erfaringer fra feltarbeid" i *Kvalitative metoder i samfunnsforskningen*. Oslo. Universitetsforlaget.

Solvang, P. (årstall ukjent): "Sosiologien på 1990-tallet - de ti viktigste bøkene". *Samfunnshuset*. (<http://samfunnshuset.kunnskapsnett.no/samfunnshuset/lererv/leselis/leseliste4.htm>)

Tannen, D. 1992: *Det er ikke det jeg sier! Når menn og kvinner snakker sammen*. Oslo. Cappelen.

Thagaard, T. 1998: *Systematikk og innlevelse*. Oslo. Fagbokforlaget.

Wadel, C. 1991: *Feltarbeid i egen kultur Flekkefjord*. Seek A/S.

Widerberg, K. 1989: "Kvinnelig seksualisering - å lære gjennom underkastelse gjennom kroppen. En ny metode og en ny kunnskap?". *Materialisten*, 1-89, s52-61.

Widerberg, K. 1995: *Kunnskapens kjønn. Minner, refleksjoner og teori*. Oslo. Pax

Yaffe, M. 1987: *Hvordan overvinne flyskrekk*. Oslo. Grøndahl & Søn A.s

Öhman, A. 1994: *Rädsla, ångest, fobi*. Stockholm. Scandinavian University Press.

Trykte avisartikler:

Aftenposten aftenutgave 02.11.2001

Aftenposten morgenutgave 18.11.2001

Aftenposten morgenutgave 25.02.2002

Dagbladet 28.09.2001

Dagbladet 02.10.2001

Dagbladet 31.01.2002

Dagens Næringsliv 08.01.2002

Dagens Næringsliv 16.11.2001

Elektroniske avisartikler og andre internettsider:

Atekst: <http://webatekst.aftenposten.no/>

Bergensavisen 15.09.2001: <http://www.ba.no/47/10/99/2.html>

Flightclinic: <http://www.flightclinic.com/>

Statistisk sentralbyrå: <http://www.ssb.no/maanedshefte/sm10761n.shtml>

Vegvesenets internettside: <http://www.vegvesen.no/nullvisjonen/nv01.html>

Samtaler og korrespondanse:

Samtale med informasjonsavdelingen i SAS og Braathens'.

Samtaler med psykolog og tidligere flyvertinne Solveig Grenness og pensjonert flykaptein Per-Arne Thrygg. E-post-korrespondanse med pressetalskvinne i SAS, Siv Meisingseth.

Alle kilder i denne oppgaven er oppgitt.

Appendix 1 Minnearbeid

Min historie

Jeg sitter i baksetet på en bil, langt pokker i vold, altså i Nannestad. Foran meg sitter to ukjente mennesker og leter på et kart. Vi må finne hotellet snart. Hva gjør jeg her? Har jeg ikke rare nok ting å foreta meg i Oslo? Vi må tilbake til sommeren 1983 for å finne svaret. I det minste begynnelsen på svaret... Kåre Willoch styrer Norge, Grete Waitz vinner VM-gull i maraton og Kramer skal til Danmark. En eller annen grobian setter fyr på danskebåten, jeg ligger under bildekket og finner nesten ikke frem til dekk 10 der livbåtene visstnok skal befinne seg.

”Jeg våkner av rare lyder. Det høres ut som de elektroniske spillene som er på moten i sommer. Jeg skjønner ikke hvor jeg er, men foreldrene mine ser bekymret ut. Broren min er også våken. Jeg finner ikke sokkene mine. Vi leter etter døren til dekket. Folk løper i alle retninger, det er trangt. Kaos råder. Det brenner, en matros har satt fyr på et lager. Det er kaldt denne natten. Vi får instruksjoner om bruk av livbåter og redningsvester. Noen dager senere fyller jeg åtte.”

Det var sikkert ikke der og da jeg ble redd for å fly, men følelsen unge Kramer kjente nederst i båten den natten, har jeg siden kjent igjen i fly, men først mange år etterpå. Først en gang fra Hellas til Gardermoen, ganske sliten er jeg på veg hjem, flyet er mange timer forsinket, og jeg kjenner redselen for å fly komme snikende, omtrent som en leksikonsejler på Karl Johan.

”Jeg sitter på flyet hjem fra Hellas. Jeg er 13 år, stiv av skrekk. Hver gang noen plinger på flyvertinnen kjenner jeg et sug i magen. Flyet er lite og trangt. Jeg svetter. Føler at jeg ikke får puste, og er redd for å røre på meg. Jeg tror at enhver bevegelse fra meg nå vil sende flyet ned i havet. Knirker det ikke litt i flyet? Ser ikke flyet litt slitt og gammelt ut? Hva var det for en lyd? Jeg var sliten alt da vi kom om bord, fem timer forsinket.”

Det går noen år før jeg flyr igjen...

”Vi lander på Flesland. Det gikk bra! Det var ekkelt å sitte ved vinduet. Jeg følte meg innesperret, men tross alt var det artig å se Bergen fra oven. Da vi satt oss ned i setene ville jeg ut i frisk luft. Motoren lagde noen merkelige lyder. Jeg trodde jeg skulle besvime da vi lettet fra Fornebu, men ett glass vann hjalp. Så møter vi de vi skal bo hos. Rett fra flyet inn i en varm bil. Praten går livlig, men jeg rekker ikke bearbeide følelsene etter den positive turen. Jeg er 21 år.”

Deretter går det ytterligere noen nye år, og brått er jeg 25, og har unngått å fly i fire år...

”Jeg har blitt 24 år. Snart 25. Studietur til Istanbul! Medstudentene skal reise. Jeg tviler, nøler og

takker nei. Jeg sier jeg har mye å gjøre, og lite penger. Men det er lenge til eksamen; og saldoen er i solid pluss etter mye jobbing i det siste. Jeg skal tenke på det, men jeg vet jeg kommer til å bli hjemme. De andre kommer hjem. Jeg ser bildene. Glade studenter på pub. Jeg svelger, og ser en annen veg.”

Det er derfor jeg sitter i baksetet på denne bilen. Har jeg det bra? Jo, takk for at du spør. Lettere spent, en smule kvalm, men med en god følelse i magen. Faktisk tenker jeg ikke så mye på hva jeg kunne brukt kurspengene til; jeg kjenner en besynderlig følelse spre seg gjennom kroppen. Nå er jeg 25, snart 26, på tide å gjøre noe med dette nå... Kursets psykolog, Solveig Grenness, sier hun skal holde oss i hånden under morgendagens eksamenstur til Bergen. Vi vet nå alt om hvorfor kroppen reagerer slik og slik når vi flyr, og at flyredde ofte er resurssterke mennesker med livlig fantasi! Ha! Som om jeg ikke visste det! Det kjennes deilig å være en del av en gruppe akkurat nå; et dusin vidt forskjellige mennesker, bundet tett sammen fordi vi har dette ene til felles: Redselen for de store sølvfuglene... En pensjonert flykaptein, ved navn Per-Arne Thrygg, har proppet oss full av kunnskap om fly, motorer, landingshjul, og jeg kjenner at metningspunktet nærmer seg. Jeg sovner; og sover en lang natt før jeg våkner og finner ut at i dag er jeg ved målet. Tre intensive kursdager er over, nå venter Ingolf Viking. En pussig form for humor har spredt seg i gruppen, noe er i ferd med å skje med oss, uten at vi egentlig kanskje skjønner hva. En av deltakerne forteller om sist hun fløy: ”Jeg ble så forbannet på en fyr foran meg, han spiste mens vi holdt på å styrte!”

Vi har fått stille flere skokker (en skokk er som kjent 60) med spørsmål, tittet masse rundt inni flyet, slappet av og hørt cirka 50 ganger at turbulens ikke er farlig. Og det er fint, for vel oppe i flyet, etter flere avisinger med artig, blodig væske som renner forbi vinduet vårt, er det faktisk veldig turbulent. Vi får bra valuta for pengene. ”Får vi igjen kurspengene om det går helt galt og vi stryker med?” spør en av gutta på kurset om. Jeg kan naturligvis ikke dy meg: ”Nei, men du får nytt kurs!”

Så er vi nesten i Bergen, ingen er døde, ingen har besvimt. Jeg vandrer litt rundt i flyet, flørter med en søt flyvertinne. Hun lurar på om jeg virkelig har vært redd for å fly. Landingen er brutal, fort ned, veldig fort, men Kramer bare ler, og de fleste andre smiler også. Det er mange helter på denne turen, folk som ikke har fløyet før, eller som ikke har fløyet edru på 20 år. Vips er vi på vingene igjen, med destinasjon Gardermoen. En av gutta har sendt kort til seg selv fra Flesland, som bevis! Undertegnede stikker naturligvis innom cockpiten også på hjemturen, nysgjerrig som han er. Kapteinen sitter med beina på ”bordet” og reagerer ikke på at vi flyr høyere enn han sa vi skulle, ikke mange fot høyere, men dog... Det finnes selvsagt en sperre som gjør at vi ikke når stort høyere. Skal jeg spørre ham om han ikke egentlig bare er en korrekturleser? Jeg er jo en hyggelig fyr, så jeg lar det være. Vi er igjen på Gardermoen, på sikkerhetsklarert område i nærheten av terminalen. Avskjedens time er kommet, og faktisk kjennes det vemodig å ta farvel med denne gjengen. I kjent Kramersk stil takker jeg alle sammen, og gir hver enkelt honnør ”for å ha vært en super gjeng å bryte en del barrierer sammen med”. At det er nesten ordrett det samme som ”Drillo” sa da Norge kvalifiserte seg for fotball-VM i 1994, er det visst ingen som merker...

På flybussen hjem hører jeg Whitney Houston synge...”one moment in time, when I’m more than I thought I could be...” Kramer får gåsehud...

Mars. Det har gått nøyaktig fire uker siden kurset. Jeg skal igjen til Bergen. Været er bedre denne gangen. Jeg kjenner en viss uro i det vi ankommer Gardermoen men blir lovet å få komme først om bord i flyet! Og på kongelig vis geleides min mor og jeg, med egen flyvertinne, fra avgangshallen og ut i flyet fem minutter før den gemene hop. Så er det klart for take-off... Jeg fikser det! Visst gjør jeg det. Og... det har vel ikke gått så greit på mange år, er det snakk om femten-tjue år? Et stenbrudd faller fra mine skuldre.

Vi skal hjem... det har vært en fin helg hos onkel og hans familie. Det ligger tett tåke over Flesland, og visstnok på Gardermoen... jeg vil i noen sekunder ta toget til Oslo. Jeg svetter litt, men selv en times venting inne i flyet før vi tar av, går knirkefritt. En deilig følelse. Jeg kjenner kroppen slapper av, føler meg litt sliten, men på en behagelig måte. Omtrent som etter en lang skitur eller en god middag med spansk rødvin til.

Det er juni, tre måneder siden flyskrekkurset. Vi skal til Amsterdam, hele familien. Jeg gleder meg, til ferie, mat, drikke.. og til å fly! Jeg er (nesten) helt rolig frem til vi kommer til Gardermoen. Vel oppe i luften hilser jeg på kapteinen, og minner ham på resultatet av fotballandskampen mellom Norge og Nederland høsten 1992 (2-1 til Norge!)... Det er deilig å kunne spøke og le... selv i 25.000 fots høyde. Vi har fine dager i Amsterdam - det er fint å oppleve denne byen, fint å ha fløyet hit. Tog og båt er fascinerende, men tar lengre tid. Vi skal hjem. Jeg er trett og sliten. Vi må sitte nesten bakerst flyet. Men jeg sitter jo alltid foran!? Skal jeg be en medpassasjer om å få bytte plass? Jeg lar det være, det går greit å sitte bak. Selv om take-off er tøffere der bak... jeg presses ned *før* jeg stiger til vær... Hjemturen er fin - jeg sovner *nesten*. Nå kan jeg sitte lenger bak i flyet uten at jeg tror jeg skal besvime av redsel. Bak meg sitter det en kvinne i 30-årene. Hun rister og gråter. Hun har også gått kurs... (Socius 2/2001 redigert og utvidet utgave av artikkelen).

Appendix 2 Intervjuguide

(Q= spørsmål)

Personalia:

Fødselsdato

Kjønn

Bosted

Utdannelse

Yrke/type jobb

Familie

Sivil status

Bakgrunn

Q: Hvor i landet bor du? Hvilket kommunikasjonsmiddel er mest naturlig å benytte der du bor? (tenker her på hvordan det er naturlig å reise dersom en skal reise til et sted et stykke fra hjemmet)...

Q: Omtrent hvor mange ganger flyr du i løpet av et år?

Q: Hvordan vil du si at du mestrer utfordringer/vanskeligheter/problemer i dagliglivet? (Selvtillit?)

Q: (Hvilke reisevaner har du? Er du glad i å reise? Hvor reiser du helst i ferier? Flyr du/dere dit? Reiser/flyr du alene? (Reiser du langt/ofte? Er du lenge borte av gangen? Betyr det mye for deg å komme raskt frem?)

Q: Driver du idrett? Noen form for risikoidrett eller sensation-seeking-aktiviteter?

Q: Kan du fortelle om første gang du fløy?

Q: Hvor gammel var du første gang du oppdaget at du hadde flyskrekk?

Skrekken

Q: Hvordan arter din flyskrekk seg? (Gjerne med eksempler, sanseopplevelser, lyder, lukt).

Q: Hvordan er tiden før du skal foreta en flyreise? (siste uker, dager og timer... Ritualer?)

Q: Kan du fortelle om den første gangen du følte deg redd i forbindelse med en flytur? (også: før/etter selve turen...)

(Q: Hva tenker du når du er ute og flyr? (under take-off, i luften, plinging, landing, i turbulens)...

(Kan du fortelle om hva du tenker når du sitter i et fly før take-off? (Lukter, følelser, lyder?)))

Q: Hvordan tror du din flyskrekk oppstod?

Q: Hvordan vil du beskrive din livssituasjon i tiden rundt første gang du ”merket flyskrekken”? (Spesifisering: Skjedde det noen omveltninger i livet ditt, enten i jobbsammenheng, eller i privatlivet ditt?)

Q: Har du noen positive minner knyttet til det å fly? Kan du beskrive disse? Hvorfor var denne/disse av positiv art?

Q: Har du opplevd noen ubehagelige hendelser under flyging (eller ved bruk av andre kommunikasjonsmidler?) Hvilke hendelser?

Q: Går du, eller har du noen gang gått til, psykolog eller lege? Har du i den forbindelse/eller i andre sammenhenger benyttet medikamenter for å dempe angst? Under flyturer? Røyker du eller nyter du mye alkohol? Under flyturer? Foreslo psykolog (lege) kurs?

Q: Hvordan vil du beskrive din generelle helse?

Q: Har du noen fobier? Hvilke? Har disse konsekvenser for ditt dagligliv, og i så fall; hvordan? Er det andre ting du er redd for å gjøre/oppleve? Forteller du om disse til andre?

Q: Vil du si at du har en livlig fantasi?

Q: Når du kjører bil; føler du deg like trygg uansett om du er bilfører eller passasjer?

Q: Har noen av dine foreldre, besteforeldre søsken eller venner/kollegaer flyskrekk? Hvem? Har du fløyet med disse? Erfaringer?

Q: Hvordan påvirkes din flyredsel av oppslag i media om ulykker, ”nestenulykker” eller uregelmessigheter?

Q: Er det spesielle forhold ved flygingen du liker/likte mindre (ev. mer?) enn andre? (Eks. ulike flytyper, værforhold, hvor i flyet du sitter/satt?)

Syn på flyskrekk/åpenhet og konsekvenser av skrekken

Q: På hvilke måter innvirker flyskrekken på livet ditt? I jobbsammenheng/studiene, i privatlivet, i forhold til ferier etc.

(Hender det du avstår fra aktiviteter du ønsker å delta i, fordi disse krever flyging? Eks. takker nei til jobber, dropper ferier etc.)

Q: Forteller du om din flyredsel i situasjoner der du finner det naturlig? Til hvem? Hvorfor disse? Hvorfor ikke andre? Hvilken aksept føler du at du får?

Q: Hvem var den/de første du fortalte om din flyredsel? Hvorfor akkurat disse?

Q: Hvordan tror du andre ser på din flyskrekk/synes det er at du har flyskrekk? (Dine nærmeste? andre?)

Q: Hender det/ har det hendt at du benytter deg av andre kommunikasjonsmidler enn fly, selv om dette tar vesentlig mye lenger tid?

Q: Hvordan reagerer medreisende på dette ? (Dersom IP for eksempel. skal på ferie eller kurs. etc.)

Q: Har du noen gang avbestilt en flytur grunnet redsel for å fly?

(Ev.: Hvilke tanker gjorde du etter denne avbestillingen? Hvordan reagerte andre på dette?)

Q: Forteller du ukjente sidepassasjerer om din flyskrekk?

Q: Ønsker du at du var mer åpen mht. din flyredsel?

Q: Hvordan ser du på deg selv når du viker unna? Hvordan ser du på andre mennesker som viker unna? Er det andre ting du unngår å gjøre, enten dette er i dagliglivet, eller i mer sjeldne/spesielle situasjoner?

Q: Hvordan ser du på andre mennesker som viker unna?

Q: Hvordan synes du (ev.) arb.giver ser på din flyskrekk? Aksept? Legges forhold til rette?

Q: Har flyskrekken hatt noen konsekvenser for din yrkeskarriere? Hvordan? Hvilke konsekvenser?

Kurs:

Q: Når gikk du på flyglederkurset?

Q: Hvorfor meldte du deg på kurset? (Ev. spørre om det var noen som foreslo det? I såfall; hvem?)

Q: Hva var målet ditt da du gikk kurset? Ble dette innfridd?

Q: Har du fløyet etter kurset? Hvordan opplever du å fly etter kurset?

Hvor mange ganger (ca.)? Flyr du mer eller mindre enn før kurset? Fortell om dine erfaringer fra disse turene.

(Eks. besetningens hjelp? Lettere å si ifra etter kurs? Viser du f.eks sertifikatet du fikk på kurset?

Omgivelsenes reaksjon? Andres syn på deg/din flyskrekk etter du gikk kurs/fortalte om redselen?) (hvis nei: Q: Hvorfor har du ikke fløyet etter kurset? (Er du fortsatt redd for å fly?) (Har du blitt mer eller mindre redd enn før kurset?))

Q: Er det noen forskjell nå i forhold til før du gikk kurset?; Hvilke forskjeller

Q: Hvordan opplevde du kurset? (Komme inn på det å være del av en gruppe her, det å åpne seg, fortelle om sin angst, støtte hverandre etc.)

Q: Hvordan opplevde du tiden fra du meldte deg på kurset til det startet?

Avslutning:

Er det noe du lurer på, vil legge til eller påpeke i forbindelse med dette intervjuet?

Er det spørsmål du enten savnet, eller synes jeg burde endre på? (Ev. sløyfe?)

Er det i orden at jeg kontakter deg siden, dersom jeg lurer på noe mer?

Takk for hjelpen!

Appendix 3 Brev til kursdeltakere

Til deltakere på flykurs!

Oslo 11.juni 2001.

Hei!

Jeg er hovedfagsstudent i sosiologi ved Universitetet i Oslo, og skriver hovedoppgave om flyskrekk. Det jeg er interessert i er de sosiale konsekvensene av å ha flyskrekk, hvordan skrekken kan hemme mennesker i jobbsammenheng og i privatlivet. Jeg deltok selv på kurset til Solveig og kaptein Thrygg i vinter, og hadde stort utbytte av dette! I helgen var jeg i Amsterdam, en strålende flytur til en strålende by!

I forbindelse med hovedoppgaven min gjennomfører jeg dybdeintervjuer med personer som har gått på flyskrekkurs. Jeg har alt intervjuet noen fra kurset jeg gikk på, men er på jakt etter flere som vil la seg intervju. Det var hovedsakelig kvinner på mitt kurs, slik at menn bosatt i sentrale deler av Østlandsområdet er det jeg primært trenger, men også kvinner ettersom jeg trenger noen flere intervju med damer.

Intervjuet tar om lag 1 time, og jeg er fleksibel med hensyn til sted for intervju, ukedag og tid på døgnet.

Hvis du kunne tenke deg å bli intervjuet kan du fylle ut slippen nedenfor og levere den til Solveig, så tar jeg kontakt med deg!

På forhånd takk!

Øystein Kramer-Johansen

Ja, jeg kan tenke meg å bli intervjuet!

Navn: _____

Tlf.: _____ E-mail: _____

Appendix 4 Erklæring

Undertegnede bekrefter at Øystein Kramer-Johansen (heretter ØKJ) i dag har intervjuet

_____ (heretter
informanten).

Intervjuet er foretatt i forbindelse med ØKJs hovedoppgave i sosiologi, ved Universitetet i Oslo.

ØKJ forplikter seg til å makulere kassettbånd når undersøkelsen er ferdig, samt å anonymisere informanten, slik at denne ikke kan gjenkjennes av utenforstående.

Oslo / 2001

Øystein Kramer-Johansen

Informant